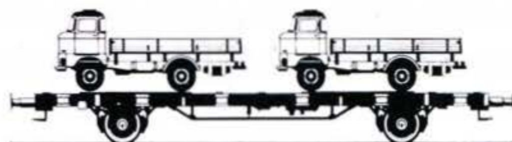
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



APRIL

4/71



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

4 APRIL 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

INHALT

Titelbild

Noch vor etwa zehn Jahren traf man sie täglich vor den Sputnik-Zügen im Berliner Raum an, die BR 62. Dort verdrängten sie jüngere und stärkere „Diesel-Geschwister" der BR 118 der DDR, und sie wanderte ab an die Wasserkante nach Rostock. Auch dort ereilte sie dasselbe Schicksal, diesmal zog es sie nach Thüringen. Und wo verbringt sie ihre letzten Jahre? Foto: Manfred Loos, Berlin

Titelvignette

Ein neues Zeuke-TT-Erzeugnis: zweiachsiger Flachwagen, beladen mit zwei Lkw W 50 Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Rücktitelbild

Personenzug mit Lokomotive der BR 78 bei Eggesin

Foto: Winfried König, Berlin



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,– M, Sonderpreis für die DDR 3,– M.
Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die staatsbürgerliche Erziehung der Schuljugend – Hauptaufgabe der Jugendarbeit des DMV

Der politische Höhepunkt dieses Monats wird durch den 25. Jahrestag der Vereinigung der Kommunistischen Partei Deutschlands und der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands bestimmt. Dieses für die Entwicklung des sozialistischen deutschen Staates so entscheidende Ereignis ist eine Etappe in der aktiven Vorbereitung des VIII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der aus der Bilanz der erfolgreichen Jahre der Herausbildung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus die neuen Aufgaben für den weiteren Aufbau unserer Gesellschaftsordnung umreißen wird. Diese gesellschaftlichen Höhepunkte bestimmen auch die Arbeit der Pionier- und Jugendgruppen des DMV der DDR, die sich auf das Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" und damit auf die Abrechnung des Pionier- und FDJ-Auftrages für das Schuljahr 1970/71 vorbereiten. In diesem Pionier- und FDJ-Auftrag heißt es unter anderem: „Die Partei hat uns aufgerufen, bei allem, was wir heute tun, unseren Blick auf das Jahr 2000 zu richten." Diese Losung zwingt uns Überlegungen und die Frage auf, ob wir dieser wichtigen Aufgabe in der Arbeit mit den Schüler- und Jugendgruppen des Verbandes schon gerecht geworden sind. Es ist gewiß falsch, wenn wir diese Frage einfach mit „nein" beantworten würden, denn die Diskussion der Freunde Westphal (BV Schwerin), Mehl (Dranske) und Querfurt (Bergen) auf dem 2. Verbandstag hat gezeigt, daß die durch die Jugendkommission des Präsidiums im Heft 11/1970 aufgeworfene Problematik der Erhöhung des Niveaus der Leistungsvergleiche richtig verstanden wurde. Die dabei aufgezeigten Beispiele wiesen nach, daß diese Gedanken lebensnah und realistisch waren. Die gründliche Analyse der Ergebnisse des 2. Verbandstages und des im Februar 1971 in Lützow durchgeführten Erfahrungsaustausches von AG-Leitern und verantwortlichen Funktionären für Jugendarbeit hat zu der Erkenntnis geführt, daß es nicht alleine ausreicht, der Jugendarbeit durch die zentrale Orientierung auf die Leistungsvergleiche die erforderlichen Impulse zu geben.

In seinem Diskussionsbeitrag zum VII. Pädagogischen Kongreß hat Walter Ulbricht auf die Verantwortung aller für die junge Generation hingewiesen und betont, daß insbesondere die Freizeitgestaltung unserer Schuljugend die Aufmerksamkeit aller gesellschaftlichen Kräfte erfordert.

Unser Verband ist eine solche gesellschaftliche Kraft, und wir glauben, es muß und kann noch mehr getan werden, um dieser Verantwortung gerecht zu werden. Das verlangt von uns, die noch weit verbreitete Meinung zu überwinden, daß das Primat der Jugendarbeit des Verbandes in der Werbung für einen bestimmten Beruf oder in der Mitgliederwerbung bestünde. Die prinzipielle Verantwortung aller Mitglieder und Funktionäre liegt darin, mit den spezifischen Mitteln und Möglichkeiten des DMV konkret zur Erziehung der jungen Generation und zur Entfaltung der Wesenszüge der sozialistischen Persönlichkeit beizutragen. Die wesentlichen Merkmale der sozialistischen Persönlichkeit bestehen in einem festen Klassenstandpunkt, in dem Bemühen, ihr Wissen und Können, ihr Denken, Fühlen, Wollen und Handeln für den Sozialismus einzusetzen. Diese große Aufgabe kann nicht nur allein Sache der Schule sein, auch die außerunterrichtliche Tätigkeit als fester Bestandteil des einheitlichen sozialistischen Bildungssystems verfügt über enorme erzieherische Potenzen, um Neigungen und Gewohnheiten, Einsichten und Verhaltensweisen, Fähigkeiten und Fertigkeiten durch schöpferische Betätigung zum Nutzen der Gesellschaft und zum Nutzen der Persönlichkeit zu entwickeln. Wenn wir uns bemühen, diese Zusammenhänge richtig zu verstehen, dann werden wir auch erkennen, daß es nicht nur um eine Neuorientierung der Leistungsvergleiche geht. Selbstverständlich werden die Treffen „Junger Eisenbahner" ein Höhepunkt für das Leben der Arbeitsgemeinschaften sein, aber sie sind in erster Linie ein Gradmesser dafür, ob wir unserer Verantwortung für die staatsbürgerliche Erziehung der Schuljugend gerecht wurden; oder mit anderen Worten, ob der Verband als gesellschaftliche Kraft den richtigen Platz in dem System der außerunterrichtlichen Erziehungsarbeit gefunden hat. Aber zugleich werden diese Treffen ein unschätzbares Podium des Erfahrungsaustausches sein. Wir wissen, daß das Begreifen dieser gesellschaftlichen Zusammenhänge nicht durch einen solchen Leitartikel allein ermöglicht wird, sondern daß viele Erfahrungen, subjektive und objektive Erscheinungen und Prozesse den Entwicklungsweg zu diesen Erkenntnissen bestimmen. Daher ist das Lernen von dem Besseren und die Hilfe des Voranschreitenden gegenüber dem Zurückgebliebenen ein untrennbarer Bestandteil dieses Weges. Darin aber liegt gerade die Bedeutung des Erfahrungsaustausches begründet, den wir zum echten Höhepunkt der Arbeit in unseren Jugendgruppen gestalten müssen.

Gegenstand dieser Erfahrungsaustausche zwischen den Jugendgruppen muß sein, mit welchen Mitteln und Methoden die freiwillige, gemeinsame Arbeit durchgeführt wird, um zu lernen, wie die eigene kollektive Arbeit zu planen und zu organisieren ist, welche Kenntnisse (auch in einem bestimmten Umfang Spezialkenntnisse) vermittelt werden können, wie es gelingt wertvolle Motive zur Berufsentscheidung herauszubilden. Prüfen wir unsere Arbeitspläne und Arbeitsvorhaben!

Sichern sie die Entwicklung schöpferisch tätiger Menschen, fördern sie die Herausbildung solcher Charaktere wie die Liebe zur Arbeit, garantieren sie den Blick auf das Jahr 2000? Auch bei dieser Frage kann es weder ein eindeutiges „Nein", aber sicherlich auch noch kein überzeugendes „Ja" geben. Von dieser Position aus erscheint es darum notwendig, anhand einiger Beispiele Anregungen für die Arbeitspläne des nächsten Jahres zu geben. Sie betreffen weniger die rein inhaltliche Seite der Arbeit, sondern die Festlegung der erzieherischen Ziele, die ebenfalls entscheidender Bestandteil des Arbeitsplanes sein sollten. Die Beratung der Funktionäre für Jugendarbeit und der AG-Leiter in Lützow unterstrich zwar die Erkenntnis, daß es nicht möglich ist, allgemeingültige Rezepte für die Arbeit jeder einzelnen Gruppe zu geben, sondern daß eine wesentliche Quelle für den Erfolg die den unterschiedlichen materiell-technischen Bedingungen in den Arbeitsgemeinschaften entsprechende Interessenanpassung zwischen dem Arbeitsgemeinschaftsleiter und dem Kollektiv ist. Jedoch müssen wir uns darüber Klarheit verschaffen, daß diese Übereinstimmung nicht in einem ideologisch leeren Raum stehen kann, sondern schon durch die Autorität und Vorbildwirkung des Leiters werden bewußtseinsbildende Erziehungsmomente erzeugt.

Zweifellos können Ausdauer, Geduld und Geschicklichkeit beim Bau eines Oldtimer-Modells erlernt werden, aber wir würden unserer gesellschaftlichen Verpflichtung nicht gerecht, wenn wir diesen Oldtimer beziehungslos zu den Problemen von heute bauen würden. Diese Rückkopplung kann vielseitig erfolgen, zum Beispiel, indem wir Antwort auf die Frage geben, warum auch heute noch mancher Oldtimer seinen Dienst verrichten muß und nicht schon durch effektivere Diesellokomotiven abgelöst ist. Wir geben damit Antwort auf eine uns alle bewegende Frage.

Die handwerkliche Vielfalt beim Bau unserer Gemeinschaftsanlage und das Lernen elementarer fahrdienstlicher Regeln zur Abwicklung eines Zugbetriebes reichen nicht aus, wenn wir dabei nicht beharrlich auf die Herausbildung solcher Eigenschaften wie Verantwortung und bewußte Disziplin orientieren. Elektronische Schaltungen zum sicheren Zugbetrieb auf der Anlage sind oft das Ergebnis intensiver Knobeleien und eines lebendigen Entdeckergeistes, aber wir müssen auch begreiflich machen, daß die Automatisierung zwar die körperliche Arbeit des Menschen erleichtert, aber daß zugleich die Verantwortung des Eisenbahners vergrößert wird, die Verantwortung für Menschen und Güter, für sozialistische Persönlichkeiten und für Werte, die des Volkes Hände schufen und auch des Volkes eigen sind.

Diese erzieherische Einflußnahme kann nicht allein Aufgabe des staatsbürgerkundlichen Unterrichts sein, es ist die Aufgabe jedes Modellbahnfreundes, der sich mit Liebe der Arbeit mit den Jugendlichen zugewendet hat.

Oft fragen wir uns bei dieser Arbeit nach dem Erfolg. Da auf diesem Gebiet nicht jede Aktivität in einen unmittelbaren Effekt umschlägt, neigen wir manchmal zur Resignation. Aber überall dort, wo die Freude am Basteln und die Liebe zur großen Eisenbahn in die Kinderherzen getragen wurden, müssen wir unsere Pioniere und Schüler auch dafür gewinnen, daß sie ihre eigene Geschichte schreiben. Die Chronik der Arbeitsgemeinschaft, die Erziehung zur Achtung der Traditionen führt uns zu echten Erfolgen, denn die Pioniere begreifen auf diese Weise die revolutionären Traditionen der Arbeiterklasse besser, wenn wir sie in unserer Gruppe zur Achtung vor der Tradition der eigenen Gemeinschaft erzogen haben. Lebensweg und Erfahrungen der älteren Generation, durch das Beispiel früherer AG-Mitglieder verdeutlicht, schlagen bei beständiger Arbeit in die Überzeugung um, daß die Jugend ihres eigenen Glückes Schmied ist.

Nur drei willkürlich herangezogene Beispiele zeigen, welche Möglichkeiten unsere Gemeinschaftsarbeit auf der Grundlage der Interessenübereinstimmung bietet, um der gesellschaftlichen Verantwortung aller für die Erziehung der Schuljugend gerecht zu werden.

Wir erwarten von dem Treffen „Junger Eisenbahner", den Exponaten und den Erfahrungsaustauschen nicht mehr und nicht weniger als einen Ausdruck dieser bewußt wahrgenommenen Verantwortung, die sich in der Haltung und den Arbeitsergebnissen der Pioniere und Schüler widerspiegelt. Niemand wird sich hinter seinem Arbeitsplan verstecken oder Angst vor der Teilnahme haben müssen, weil er glaubt, so hohe Maßstäbe nicht erfüllen zu können. Diese Maßstäbe sind nicht neu und auch nicht zu hoch gesetzt, unsere Anregungen sollten lediglich aufzeigen, daß der Nachweis und die Benotung erlernter Kenntnisse und Fähigkeiten, wie sie in den bisherigen Leistungsvergleichen gefordert waren, nicht den wirklichen Wert unserer gemeinsamen außerunterrichtlichen Tätigkeit wiedergaben. Es gilt, den wahren Sinn unserer Arbeit zu würdigen, die Erziehung bewußter sozialistischer Staatsbürger. Das kann aber nicht an Noten und Leistungsstufen gemessen werden.

Wir haben auf dem 2. Verbandstag erleben können, daß diese Gedanken schon vielerorts fruchtbaren Boden gefunden haben. Bereiten wir uns in diesem Sinne auf die Bezirkstreffen „Junger Eisenbahner" im Mai 1971 und auf das zentrale Treffen im Juli 1971 vor, dann reihen wir uns ein in die Bilanz der Erfolge, die wir unter der Führung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, die in diesem Monat ihren 25. Jahrestag begeht, erzielen konnten.

In eigener Sache

Unseren Lesern teilen wir hierdurch mit, daß mit Wirkung vom 15. März 1971 als Nachfolger des verstorbenen Ing. Klaus Gerlach der Ing.-Ök. Helmut Kohlberger zum Verantwortlichen Redakteur unserer Fachzeitschrift berufen wurde.

Langjährigen Lesern wird Helmut Kohlberger gut bekannt sein, gehörte er doch bereits bis zum Jahre 1962 für fünf Jahre der Redaktion an und leitete auch damals einige Zeit die Geschicke unserer Zeitschrift. Er ist von Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR an Mitglied des Präsidiums und Vorsitzender der Wettbewerbskommission des DMV der DDR.

*

Bekanntlich wird der diesjährige XVIII. Internationale Modellbahn-Wettbewerb im Rahmen des MOROP-Kongresses im August in Dresden stattfinden. Alle Modelleisenbahner, die an diesem Wettbewerb teilnehmen möchten, senden ihre Modelle bitte bis spätestens zum 1. August 1971 an folgende Anschrift:

An den
Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR
im Verkehrsmuseum
801 Dresden
Auguststraße 1
Kennwort: XVIII. Modellbahn-Wettbewerb

Infolge Vorverlegung des Kongresses vom September auf den August ist der im Heft 1/71 auf Seite 1 veröffentlichte Einsendungstermin 10. August hinfällig und nur noch obengenannter Termin gültig. Ferner sind auch alle Modelle der DDR-Teilnehmer direkt an obige Anschrift einzusenden und nicht, wie ursprünglich im Heft 1/71 veröffentlicht, erst an die Bezirksvorstände.

Die Modelle müssen gut verpackt sein und sind genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen.

*

Bei Leserzuschriften an die Redaktion bitten wir darum, die Anschrift auch auf dem Briefbogen anzugeben. Fotos sind nur dann einzusenden, wenn sie von guter Qualität und möglichst im Format 9 × 12 cm abgezogen sind. Auch auf jedem Foto soll der Absender bzw. Autor vermerkt sein. Von Nachfragen nach Bauanleitungen, Lieferquellen usw. bitten wir unbedingt Abstand zu nehmen.

Die Redaktion

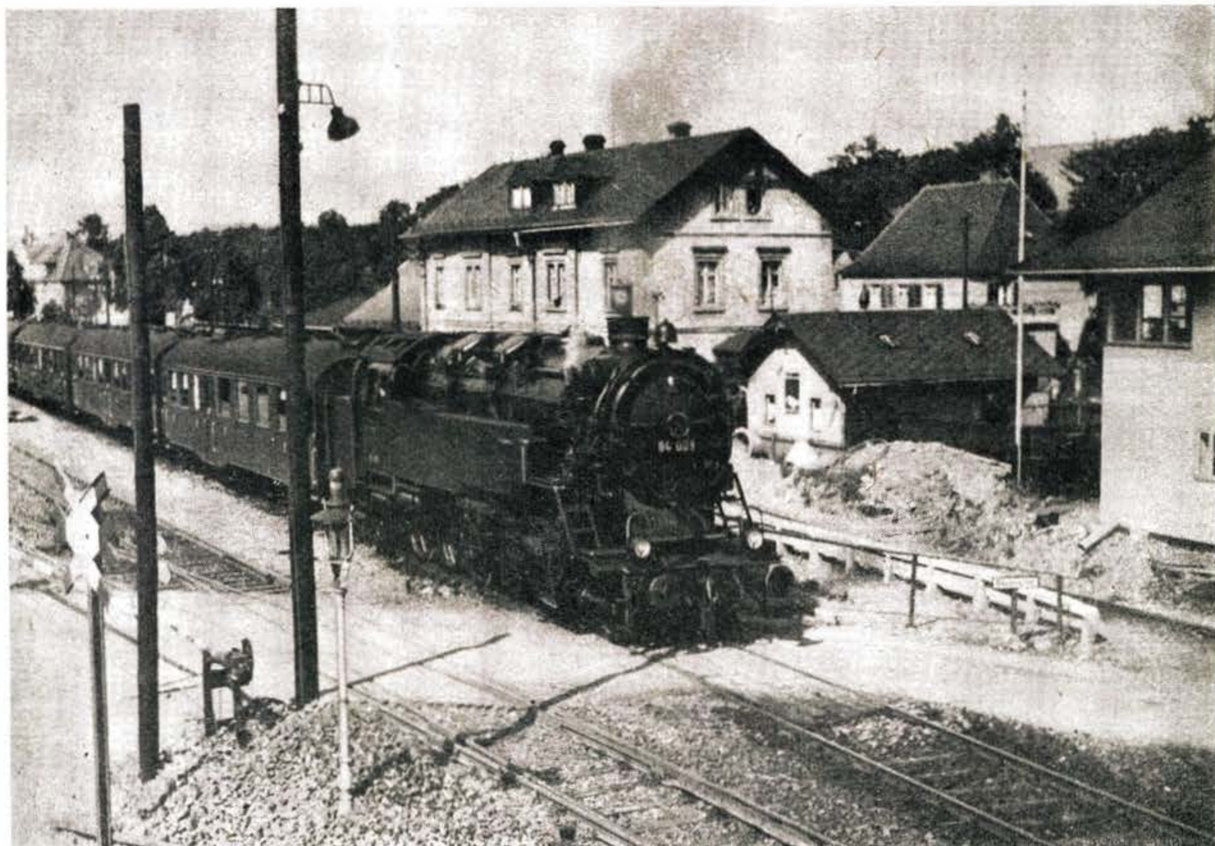
HANS-J. SIMON, Dessau

Ein Beitrag zur Geschichte der Dampfzugförderung auf der normalspurigen Müglitztalbahn Heidenau–Altenberg (Erzgebirge)

Mehrere Veröffentlichungen in unserer Fachzeitschrift brachten mir ein im Familienbesitz befindliches Bild in Erinnerung, das ich der Leserschaft nicht vorenthalten möchte. Die Aufnahme stammt etwa aus dem Jahre 1935 und zeigt einen aus dem Bahnhof Dohna (Sa.) ausfahrenden Personenzug in Richtung Glashütte – Altenberg (Erzgeb.). Der besondere Reiz dieses Fotos besteht darin, daß es noch während der Bauarbeiten an der die Schmalspurstrecke Heidenau–Altenberg (Erzgeb.) ersetzenden Normalspurstrecke entstand. Wie man sieht, fehlt noch das durchgehende Hauptgleis des Bahnhofs, und auch der Hausbahnsteig ist noch nicht fertiggestellt. Das im Hintergrund sichtbare Empfangsgebäude stammt aus der Zeit der Schmalspurbahn. Es konnte auch nach dem Umbau der Strecke auf Normalspur weiterverwendet werden, da der normalspurige Bahnhof Dohna (Sa.) auf dem Gelände des ehemaligen Schmalspurbahnhofs errichtet werden konnte. Das am rechten Bildrand noch sichtbare Stellwerk ist allerdings ein Neubau, der in dem sehr ansprechenden Stil aller neugebauten Dienstgebäude dieser Strecke errichtet wurde.

Ein weiterer Reiz des Bildes besteht darin, daß es die Gesamtansicht eines der für diese Strecke typisch gewesenen Züge darstellt. Nicht nur die Lokomotiven der Baureihe 84 sind für diese markante Strecke besonders entwickelt worden, sondern auch die im Bilde sichtbaren Mitteleinstiegwagen, die in Fachkreisen auch als Bauart „Heidenau – Altenberg“ bezeichnet werden. Diese waren nach den damals letzten Erkenntnissen als Leichtbauwagen ausgeführt und zeichnen sich durch eine geringe Eigenmasse aus. Dadurch war man in die Lage versetzt, mit Hilfe der kräftigen 84er trotz der schwierigen Neigungs- und Krümmungsverhältnisse dieser Strecke beachtlich lange Züge bei einer Respekt einflößenden Fahrzeit zu befördern. Der Sommerfahr-

Bild 1 Aus dem Bahnhof Dohna (Sa.) ausfahrender Personenzug in Richtung Glashütte – Altenberg (Erzgeb.). Es führt 84009, damals Bw Dresden-Altstadt. *Foto: Georg Simon, etwa 1935/36*



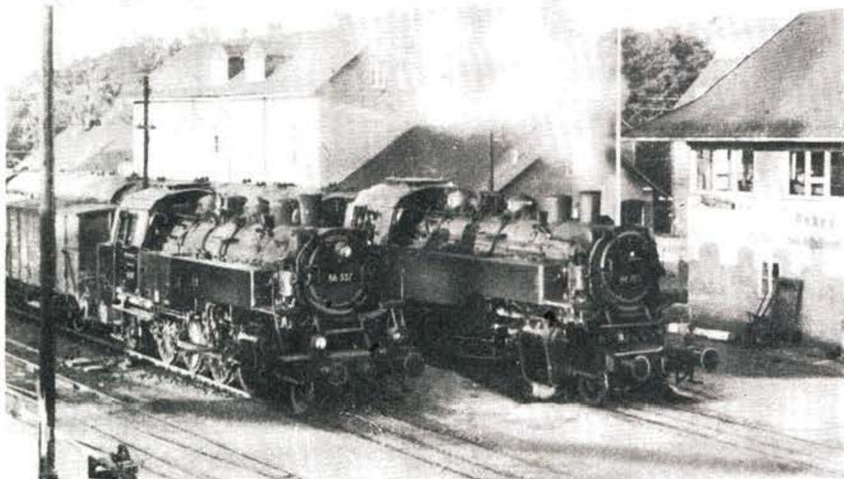


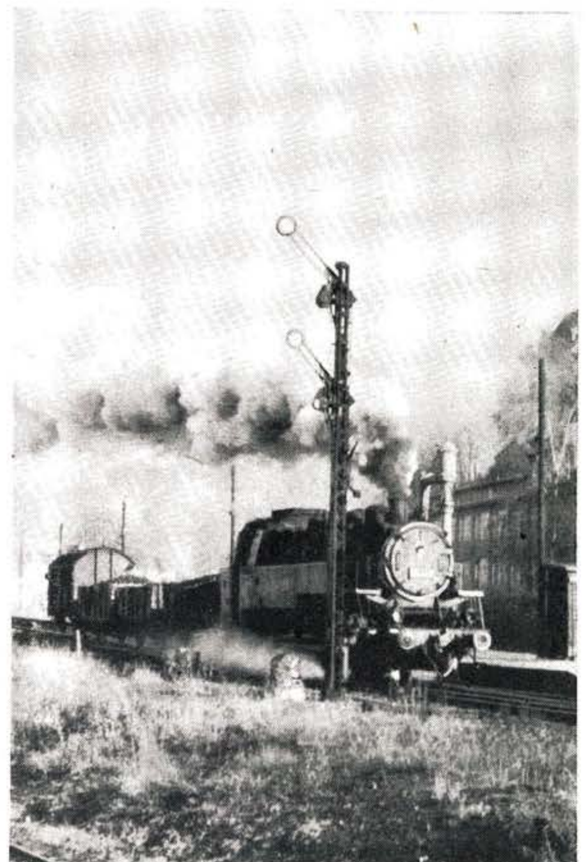
Bild 2 Das gleiche Motiv wie bei Bild 1 mehr als 20 Jahre danach aufgenommen. Im Vordergrund ein zwischen Heidenau und Glashütte verkehrender Nahgüterzug, befördert von der 86 337, Bw Pirna. Dahinter P 2870 Dresden Hbf – Altenberg (Erzgeb.). Zuglok ist die 86 723, ebenfalls Bw Pirna, jedoch im Lokbhf Altenberg (Erzgeb.) eingesetzt. Der Wagenzug war noch vollkommen reinrassig. Er setzte sich ausschließlich aus Mitteleinstiegwagen zusammen.
Foto: Verfasser 24. 8. 1963

plan 1939 gibt für die 49 km lange Strecke in der Richtung Dresden–Altenberg eine Fahrzeit von 77 (!) Minuten an. Der schwierigste Abschnitt von Geising nach Altenberg wurde dabei in 9 Minuten bewältigt. Wenn man bedenkt, daß auf diesem Streckenteil Steigungen von knapp 40 ‰ auftreten, so bekommt man einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der 84er, aber auch gleichzeitig von den Anforderungen an das körperliche Leistungsvermögen und das Können der Heizer, die auf diesen Lokomotiven Dienst taten.

Die Lokomotiven der Baureihe 84 waren, nachdem sie in Dienst gestellt worden waren, zunächst im Bw Dresden-Altstadt beheimatet. Dort wurden sie aber nach einigen Jahren „fortgelobt" und an das Bw Dresden-Friedrichstadt abgegeben. Der Grund hierfür war in der Hauptsache die Unbeliebtheit dieser Lokomotiven bei den Heizern und den Lokomotivschlossern in den Werkstätten. Die Wartung wie auch die Erhaltung des Innentriebwerkes war äußerst schwierig, da die Zugänglichkeit sehr zu wünschen übrig ließ. Die weit nach vorn ragenden und zugleich tief hinabgezogenen seitlichen Wasserkästen forderten von den Heizern beim Abölen des Innentriebwerkes wahrhaft akrobatische Leistungen, so daß jeder froh war, wenn er in dieser Beziehung nichts mit den 84ern zu tun hatte. Ein besonderes Kunststück war auch der Ein- oder Ausbau der mittleren Treibstange. Für diese Arbeiten konnten nur kleine Schlosser eingesetzt werden, da der zur Verfügung stehende Raum sehr beengt war. Aber auch dann gestalteten sich die Arbeiten noch sehr schwierig.

Ein weiterer Nachteil der 84er ergab sich durch deren ausgeprägte Entgleisungsneigung. Die Lokomotiven besaßen bekanntlich spurkranzlose Treibradsätze, in der Fachsprache einfach als „Rolle" bezeichnet. Hierdurch ergab sich im Verein mit den Schwartzkopf-Eckhardt-Lenkgestellen die hervorragende, dieser Baureihe auch den Namen „Gummilok" verleihende, extreme Bogenlauffähigkeit. Beim Befahren stark gekrümmter Abschnitte kam es jedoch relativ häufig vor, daß die spurkranzlose Treibachse von der Schienenlauffläche heruntterglitt und praktisch zwischen die Fahrschienen fiel. Das ereignete sich auch in Tunneln, vornehmlich im Geisinger Tunnel. Man kann sich lebhaft vorstellen, wie schwierig unter diesen Umständen die Aufgleisarbeiten waren, was natürlich zu empfindlichen Stö-

Bild 3 Nahgüterzug Heidenau – Altenberg (Erzgeb.), befördert von der 86 560, Bw Pirna, Lokbhf Altenberg (Erzgeb.). Die Aufnahme zeigt den Zug bei der Ausfahrt aus dem Bhf Glashütte.
Foto: Verfasser 30. 10. 1961



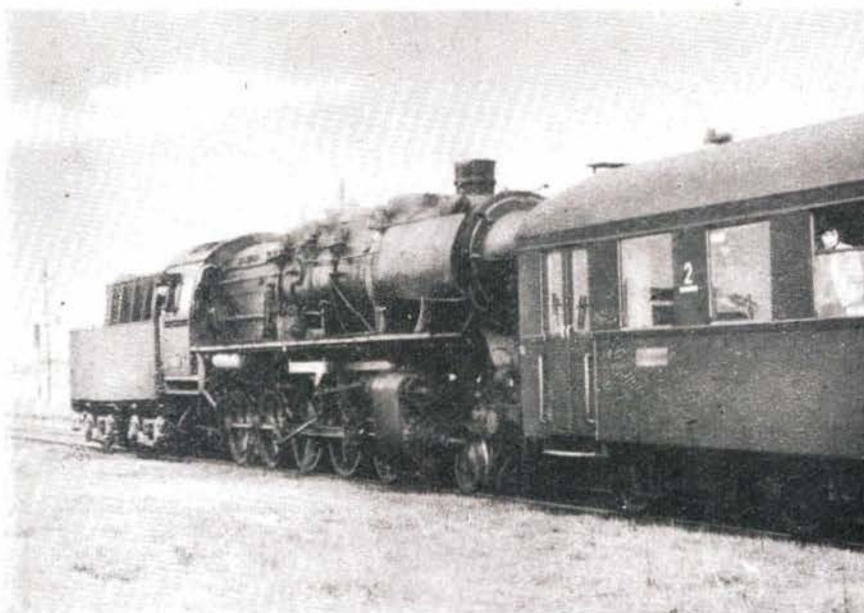


Bild 4 50 2347, Bw Pirna, Lokbhf Altenberg (Erzgeb.) mit P 2861 abfahrbereit im Bf Altenberg (Erzgeb.). Der im Bilde teilweise noch sichtbare Mitteleinstiegwagen war bereits ein Einzelgänger geworden. Der Zug bestand aus diesem Wagen und einer zweiteiligen Doppelstockeinheit.

Foto: Verfasser 13. 5. 1967

rungen des Zugbetriebes führte. Insbesondere dieser letztgenannte Nachteil war ein wesentlicher Grund, weswegen die 84er 1951 von ihrer Stammstrecke abgezogen und an das Bw Aue abgegeben wurden. Die von dort aus befahrbaren Strecken weisen günstigere Krümmungsverhältnisse auf.

Als einzige ihrer Art kehrte die 84 007 Mitte der fünfziger Jahre in ihre alte Heimat zurück. Allerdings tat diese Lokomotive meines Wissens nicht wieder auf ihrer Stammstrecke Dienst. Man setzte sie vielmehr vor Arbeitszügen aber auch beispielsweise vor Personenzügen auf der Strecke Dresden – Arnsdorf – Kamenz ein.

Bei einer kritischen Beurteilung der Baureihe 84 muß man folglich feststellen, daß die Lokomotiven dieser Baureihe durchaus leistungsfähig waren und zugförderungstechnisch befriedigt haben. Indessen wiesen sie aber konstruktive Nachteile auf, die mit bewirkt haben, daß diese Baureihe eine Splittergattung blieb und nach einer relativ kurzen Lebensdauer von etwa 25 Jahren dem Schneidbrenner zum Opfer fiel. Dennoch stellt diese Baureihe eine sehr markante Konstruktion dar, so daß es gerechtfertigt gewesen wäre, ein Exemplar der Nachwelt zu erhalten. Um so erfreulicher ist die Tatsache, daß sich die Firma Hruska dieser formschönen und wuchtigen Maschine als Vorbild für ein gut gelungenes H0-Modell angenommen hat. Damit ist wenigstens im Maßstab 1:87 dieser, zahlreiche neue Erkenntnisse vermittelnden Baureihe ein Denkmal gesetzt worden. Im übrigen kann man im Verkehrsmuseum Dresden ein hervorragendes Modell der Baureihe 84 im Maßstab 1:10, angefertigt von der Firma Stephan, betrachten.

Die Nachfolge der Baureihe 84 trat nach deren Umsetzung nach dem Bw Aue die Baureihe 86 an. Obgleich diese Lokomotiven naturgemäß nicht in der Lage sind, an die Leistung der Baureihe 84 heranzureichen, haben sie sich dennoch auf dieser Strecke bewährt. Zeitweise waren auch Lokomotiven der Baureihen 50 und, allerdings nur kurzzeitig, auch 52 im Einsatz. In den ersten Nachkriegsjahren konnte man auch die Baureihe 93^{5-12} (ehem. pr. T 14[1]) auf der Müglitztalbahn beobachten. Die Leistungen auf dieser Strecke wurden bis Ende Sommerfahrplan 1955 zum überwiegenden Teil weiterhin vom Bw Dresden-Friedrichstadt, zum kleineren Teil, ebenfalls mit der Baureihe 86, vom Bw Pirna gefahren. Mit Beginn des Winterfahrplans 1955/56 wurden jedoch die Lokomotiven der Baureihe 86 vom Bw Dresden-Friedrichstadt abgezogen und nach dem Bw Pirna umgesetzt, dem zu diesem Zeitpunkt auch die Lokeinsatzstelle Altenberg (Erzgeb.) unterstellt wurde. Von da an wurden praktisch alle Züge auf dieser Strecke von Lokomotiven der Baureihe 86 des Bw Pirna befördert. Lediglich sonnabends fuhr das Bw Dresden-Friedrichstadt mit der Baureihe 50 ein Zugpaar Dresden – Glashütte und zurück. Auch während der Winterfahrplanabschnitte war das Bw Dresden-Friedrichstadt mit der Baureihe 50 sowie teilweise auch das Bw Dresden-Altstadt mit der Baureihe 86 an der Beförderung der sonntags bei günstigen Wintersportverhältnissen verkehrenden Sonderzüge beteiligt.

Die Leistungen wurden dann zum überwiegenden Teil von Lokomotiven der Baureihe 86, teilweise auch 50 des Bw Dresden gefahren. Das Bw Pirna hatte inzwischen seine Selbständigkeit eingebüßt und ist heute eine Einsatzstelle des aus der Vereinigung der beiden großen Dresdener Bahnbetriebswerke Altstadt und Friedrichstadt hervorgegangenen Bw Dresden.

Die Mitteleinstiegwagen sind ausnahmslos außer Dienst gestellt und vornehmlich durch zweiteilige Doppelstockeinheiten ersetzt worden. Somit zeigen die Reisezüge auf dieser Strecke ein gegenüber den früheren Jahren zwar verändertes aber nichts destoweniger typisches Bild.

Die Entwicklung der Zugförderung mit Dampflokomotiven auf dieser Strecke beweist einmal mehr, daß der Betrieb der zwar leistungsschwächeren aber dafür in der Unterhaltung und Zuverlässigkeit wesentlich günstigeren Lokomotive eindeutig den Vorzug gibt. Das ist in letzter Konsequenz ein Ausdruck der für alle Gebiete der Technik gültigen Erkenntnis, daß die einfachste Konstruktion die beste ist.

Der durchgreifendste zugförderungstechnische Wandel auf dieser bemerkenswerten Strecke vollzog sich mit dem inzwischen erfolgten Einsatz der Diesellokomotive 110. Man kann wohl mit Recht behaupten, daß damit auf dieser technisch wie landschaftlich überaus reizvollen Strecke, die auch in Zukunft ihre Bedeutung behalten wird, eine neue Epoche eingeleitet wurde.

Dipl.-Ing. K. UHLEMANN, Greifswald

Vierachsiger Schienenwagen mit Handbremse SSla (SSal)

Der SSla-Wagen, ehemaliger Gattungsbezirk Köln, ist zur Beladung mit Stabeisen, Trägern, Schienen und Langholz bis zu 18 m Länge geeignet. Durch das absenkbare Bühnengeländer ist eine Überladung auf andere Wagen mit derselben Eignung möglich.
Zur Auflage des Ladegutes sind gleichmäßig auf der gesamten Ladelänge verteilt 11 bis 13 Hartholzladeschwellen aufgeschraubt. Seitlich wird das Ladegut durch 16 Preßstahlrungen, Länge 1350 mm, gehalten. Zur Verzurrung der Ladung sind je Wagenlängsseite 18 Binderinge vorhanden.
Der Fußboden ist mit Kiefernholzbrettern von 56 mm Dicke ausgelegt.
435 Wagen waren am 30. 6. 1967 im Bestand der Deutschen Reichsbahn. Davon haben 19 Wagen eine Fußbodenoberkante über SO von 1580 mm. Diese Fahrzeuge waren ursprünglich für militärische Zwecke als Geschütz- und Gerätewagen vorgesehen. Bis auf die Grundkonzeption des geschweißten Untergestells unterscheiden sie sich von den übrigen Wagen der Gattung SSla durch außenliegende Hauptlangträger (ähnlich den Neubauwagen RRym) und veränderte Drehgestelle (Blatttragfedern je Drehgestellseite durch Ausgleichhebel verbunden). Des weiteren sind vom Gesamtbestand 71 Fahrzeuge als Gleisjochtransportwagen hergerichtet worden (Sonderaufbauten wie Rollen, Rungen sind abgenommen).
Es ist weiterhin bemerkenswert, daß einige Wagen dieser Gattung auf Grund ihrer Eignung (Zug- und Stoßkraftlinien werden über die Mittellangträger geleitet, genügend freie Räume an den Kopfstücken) vorübergehend mit Mittelpufferkupplung für Versuchszwecke ausgerüstet wurden.
Alle Wagen haben Druckluft- und Handbremse; 75 % sind außerdem mit einer Feststellbremse ausgerüstet (das Handrad befindet sich zwischen den Trittstufen zur Handbremsbühne).
Zusätzlich zum Gesamtbestand gibt es noch ungefähr 30 Wagen, die zwar den hier zu behandelnden in ihrem Gesamtaufbau fast völlig gleichen, jedoch ursprünglich mit Bremserhaus und daher nicht umklappbarem Bühnengeländer einschließlich Handbremse ausgerüstet waren. Sie wurden im Zuge des Abbaus der Bremserhäuser in die Nummernreihe der SSl-Wagen 21 50 383 8701-K[1]) bis 21 50 383 8999-K[1]), vordem SSl, SSlu 65-20-00, eingereiht (siehe „Der Modelleisenbahner" Nr. 7/1965, S. 210).
Die Konstruktion des Untergestells entspricht der geschweißten Einheitsbauart. Die Hauptkonstruktion besteht aus

- 2 äußeren Langträgern U 20,
- 2 mittleren Hauptlangträgern (Fischbauchform),
- 2 Kopfstücken und
- 2 Drehpfannenträgern.

Die äußeren und mittleren Langträger sind durch Querträger und Konsolen zu einer Baueinheit verbunden.
Die Zugeinrichtung ist nicht durchgehend. Die ursprüngliche Bruchlast der Kupplungslaschen von 65 Mp wurde durch Verstärkung bei ungefähr 75 Prozent der Wagen auf 85 Mp gebracht.
85 Prozent der Wagen haben als Stoßeinrichtung Hülsenpuffer mit Kegelstumpffedern und 16 Mp Endkraft. An den übrigen Wagen sind Hülsenpuffer mit Ringfederelementen und 35 Mp Endkraft angebaut.
Die Stahlteile des Wagens sind mit einem dreifachen Bitumenanstrich (schwarz) versehen.

Technische Daten:

alte Betriebsgattung	SSla (SSal) 65–80–01 bis 65–84–50
neue Kennzeichnung	21 50 384 1000–K[1]) bis 21 50 384 1999–K[1]) z. B.: 21 50 384 1427–6
Baujahr	1940 bis 1944
Hersteller	Linke-Hofmann Breslau Eisenbahnbedarf Siegen Westwaggon Köln Ringhoffer Tatra Nesselsdorf Beuchelt und Co. Grünberg u. a.
Heimat-Raw	Raw „8. Mai" Eberswalde
voraussichtliche Ausmusterung	nach 1985
internationaler Einsatz	RIV, MC
Länge über Puffer	20,100 m
Länge des Wagenkastens	18,800 m
größte Wagenhöhe	2,435 m
Höhe Fußbodenoberkante über SO	1,350 m
Ladelänge	18,100 m
Ladebreite	2,750 m
Ladefläche	49,775 m²)
Drehzapfenabstand	12,800 m
Drehgestell	Einheitsbauart, 2-achsig
Achsstand	2,000 m
konstruktiver Laufkreisdurchmesser	940 mm
Achszahl	4
Achslagerbauart	DWV Gleitachslager
Achsschenkelmittenabstand	1956 mm
Federung	8 Blattragfedern: 6-lagig, 120·16·1200 oder 10-lagig, 90·13·1000
Gesamtachsstand	14,8 m
höchste zulässige Geschwindigkeit	75 km/h
kleinster befahrbarer Radius	150 m
Bremsbauart	16-Klotzdruckluftbremse Schuh und Sohle) Hikgl oder Kkg 1 10" und 14" (Kkg-Anteil 20%) selbsttätiger Bremsgestängesteller zweistufige Lastabbremsung (Hikgl mechanisch, Kkg 1 pneumatisch) Hand- und Feststellbremse
Bremsgewicht leer	23 Mp
beladen	38 Mp
Umstellgewicht	39 Mp
Eigenmasse	20 500 kg
Achslast	15,5 Mp
Meterlast	3,05 Mp/m
Lademasse	40 t
Tragfähigkeit	42 t

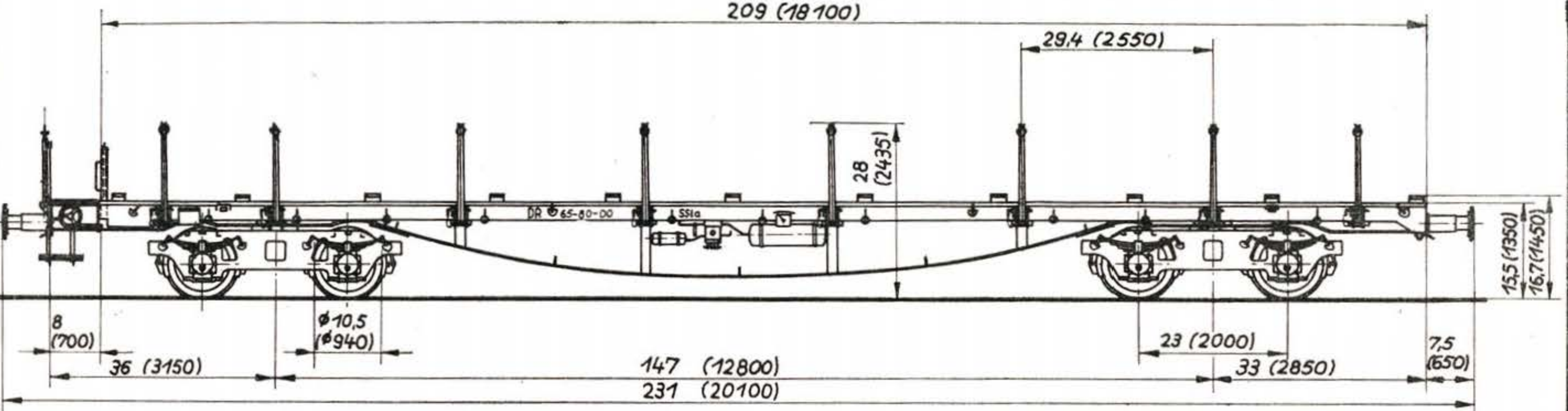
Lastgrenze

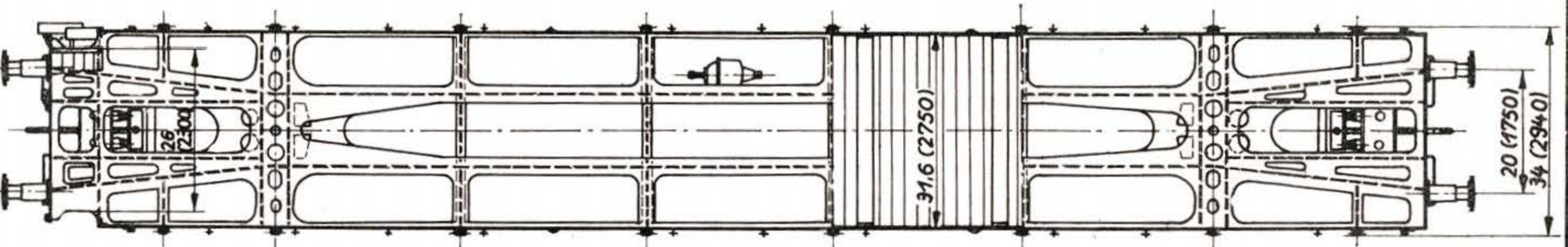
A	B	C
42 t	42 t	

zulässige Höchstlast in Wagenmitte

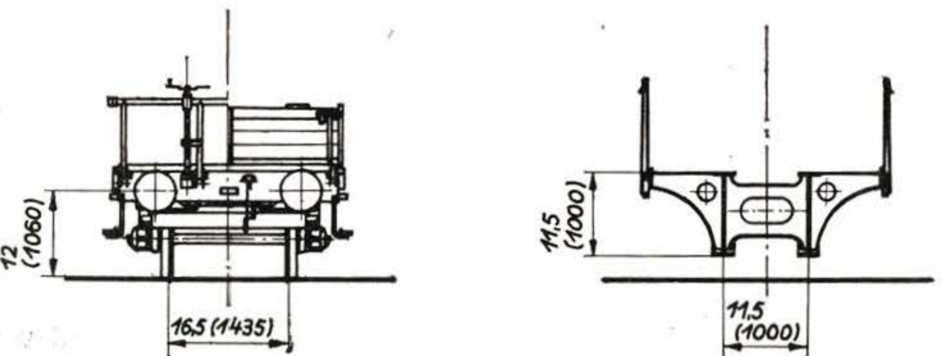
	m	t
a–a	3	34
b–b	5	38
c–c	7	41

[1]) Selbstkontrollziffer





Klammermaße sind die des Vorbildes



SSla	Datum	Name	Klaus Uhlemann 22 Greifswald W.-Schlaack-Str.10	HO
gez.	19. VII	Uhlemann		
gepr.	7. VIII	Uh		
M 1:1	Schienenwagen mit Handbremse		Zeichnungs-Nr.: 01/1967	

Dipl.-Ing. BERNHARD HERBST, (DMV), Brandenburg

Meinungsforschung unter Ausstellungsbesuchern

Während unserer Modelleisenbahnausstellung 1970 in Brandenburg haben wir erstmalig eine stichprobenartige Umfrage unter den Besuchern durchgeführt. Der Gedanke hierzu entstand während einer Diskussion in der Arbeitsgemeinschaft, ob bei den Besuchern Groß- oder Kleinanlagen beliebter sind. Wir meinten jedoch, bei einer geplanten Aktion nicht nur eine, sondern eine gewisse Anzahl ausgewählter Fragen, die auch andere uns interessierenden Probleme betrafen, zu stellen. Wir wählten daher insgesamt 6 Fragen aus.

Um die Besucher nicht mit großer Schreibarbeit zu belasten (das würde von vornherein die Lust zur Beantwortung nehmen), mußten die Fragen mit klarem „Ja" oder „Nein" zu beantworten sein. Dies hat auch den Vorteil, daß die entsprechenden Antworten nur als Kreuzchen in dafür vorgesehene Kästchen gegeben zu werden brauchen.

Die Fragen wurden auf einem A-4-Bogen abgezogen. Im unteren Teil des Bogens wurde Platz für Bemerkungen freigehalten, die der Besucher nach Belieben im Satz geben konnte.

Zur einfacheren Auswertung unserer Fragen wurde jede mögliche Antwort mit einer fortlaufenden Ziffer versehen, so daß die Gruppierung der Antworten nur nach diesen Ziffern zu geschehen brauchte.

Wir haben diese Umfragebogen an der Kasse ausgelegt und die Besucher gebeten, sie nach dem Rundgang durch die Ausstellung auszufüllen. Bleistifte lagen selbstverständlich bereit.

Von etwa 5000 Besuchern der Ausstellung nutzten etwa 400 die Gelegenheit, ihre Meinung auszudrücken. Nach den Regeln der mathematischen Statistik ist es durchaus nicht erforderlich, um die Meinung der Besucher zu erfahren, alle 5000 Besucher zu befragen. Es darf angenommen werden, daß das Ergebnis der 400 Befragten bereits ausreichend repräsentativ für die Meinung aller Besucher ist.

Nachstehend das Ergebnis der Umfrage mit den Fragen:

1. Haben Sie die Ausstellungen der Vorjahre gesehen? 59 %
2. Gefällt Ihnen die Ausstellung 1970? Ja 96 %, Nein 4 %
3. Möchten Sie auf zukünftigen Ausstellungen Großanlagen 44 % oder Kleinanlagen 31 % sehen?
   Für beides entschieden sich bei dieser Frage 25 %
4. Besitzen Sie selbst eine Modellbahnanlage? Ja 72 %, Nein 28 %
5. Welche Nenngröße hat Ihre Anlage? H0 43 %, TT 48 %, N 9 %
6. Wußten Sie, daß in Brandenburg bereits seit 1962 eine Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes besteht? Ja 43 %, Nein 57 %

(Die Prozentzahlen wurden auf- bzw. abgerundet)

Das Ergebnis dieser Umfrage ist in vielerlei Hinsicht interessant. Daß zum Beispiel nur rund 60 Prozent der Besucher die Ausstellungen der vergangenen Jahre sahen, gibt einen Hinweis dafür, daß die Werbung der vergangenen Jahre nicht ausreichend war, da die Zahl der Interessenten für die Ausstellung offensichtlich größer ist. In der Tat war der Besucherandrang 1970 durch verbesserte Werbemethoden etwa um ein Drittel größer als in den Vorjahren. An Aufwand für Werbung darf also auf keinen Fall gespart werden. Wir erkannten, daß eine Werbung an den Litfaßsäulen allein nicht ausreicht, sondern daß auch die Werbung in den Einkaufszentren (Lebensmittelverkaufsstellen, Fleischereien u. ä.) ein gutes Mittel ist, um einen breiten Kreis der Bevölkerung anzusprechen.

Der Meinungsstreit, ob Groß- oder nur Kleinanlagen auf unseren Ausstellungen gezeigt werden sollen, hat sich im Ergebnis der Umfrage für uns so gelöst, daß weiterhin beide Anlagentypen gezeigt werden, um den Wünschen der Besucher zu genügen. Das muß sich auch im Arbeitsplan der Arbeitsgemeinschaft widerspiegeln, die zukünftig nicht nur an einer Großanlage, sondern auch an wenigstens einer Kleinanlage arbeiten wird. Selbstverständlich werden wir nicht auf Heimanlagen aus dem Kreis der Mitglieder verzichten können.

Eine letzte Frage sei noch kommentiert. Die Tatsache, daß nur 43 Prozent der Besucher von der Existenz der Arbeitsgemeinschaft in unserer Stadt wußten, zeigte uns, daß auch in der Werbung für unsere Arbeitsgemeinschaft noch viel getan werden muß. Wir werden mehr als bisher die örtlichen Presseorgane nutzen, um aus unserer Arbeit zu berichten.

Zusammenfassend ist zur Umfrage folgendes festzustellen:

1. Umfragen dieser Art sollten von den Arbeitsgemeinschaften als wichtiges Arbeitsmittel insbesondere zur Verbesserung der Werbung für unseren Verband genutzt werden.

2. Die Fragestellung muß konkret und leicht erfaßbar sein, damit sie vom Besucher eindeutig beantwortet werden kann.

3. Es sollten nur solche Fragen gestellt werden, die für die Arbeitsgemeinschaft von unbedingtem Interesse sind. (Beschränkung der Fragen auf ein Minimum)

4. Gegebenenfalls könnte vom Verband ein einheitlicher Fragenspiegel ausgearbeitet werden, der später eine einheitliche Auswertung zuläßt.

Wir hoffen, daß auch andere Arbeitsgemeinschaften einmal Erfahrungen dieser Art sammeln und öffentlich diskutieren.

Begeisterter Modelleisenbahner ist unser Leser Georgi Viktorowitsch Afanasjew aus der schönen Stadt an der Newa. Mit Freude stellt er fest, daß seine Gattin Isabella Borissowna Afanasjewa seine Begeisterung mit ihm ehrlich teilt und vor allem viel zur künstlerischen Ausgestaltung der N-Anlage beigetragen hat. Alle Freizeit gehört dem gemeinsamen Hobby, und selbstverständlich war Herr A. auch mit von der Partie, als es hieß, in Leningrad einen Modelleisenbahnklub zu gründen. Die hübsche N-Anlage besteht aus zwei Sektionen, die in zwei Zimmern untergebracht sind und durch einen durch die Wand hindurchgeführten Tunnel miteinander verbunden sind. Vollautomatisch mit elektronischer Programmierung läuft der Betrieb ab. „Mit einem Brief läßt sich leider nicht alles beschreiben, ich sende daher einige Fotos ...", schreibt G. V. Afanasjew. Schauen wir sie uns doch einmal an!



1

Er: Kameramann; sie: Filmkünstlerin; beide: Leningrader Modelleisenbahner!


2


3



4

Bild 1 Eine raffinierte Hintergrundgestaltung – wer wollte es einem Leningrader verübeln, daß er ein Hafenmotiv dafür auswählt? – gibt der Heimanlage eine verblüffende Wirkung

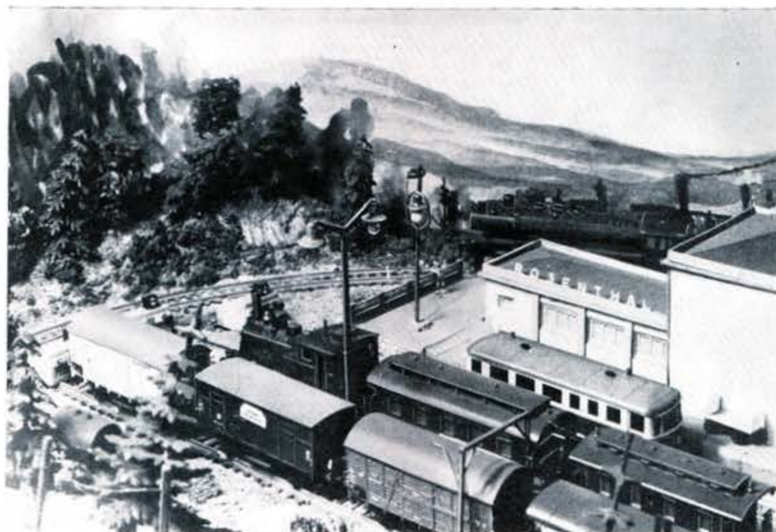
Bild 2 Einen ganz anderen Charakter trägt dieser Anlagenteil

Bild 3 Das rollende Material ist ausschließlich aus dem PIKO-N-Sortiment zusammengestellt, auch das Zubehör ist meist DDR-Produktion

Bild 4 Eine etwas eigenwillige Lage hat der Stadtbahnhof erhalten

Fotos: Afanasjew, Leningrad

Nicht die erste ...



1

... Modellbahnanlage war es, die unser Leser, Dr. Eckhard Zinßer aus Jena, auf die Platte stellte. Bereits im Heft 3 des Jahrganges 1967 unserer Fachzeitschrift haben wir einige Fotografien seiner damaligen H0-Anlage veröffentlicht. Inzwischen hat Dr. Z. sich mit seinem Freund Hans Lehmann zusammengetan und eine neue Anlage in der Nenngröße H0 aufgebaut. Diese hat einen U-förmigen Grundriß und ist auf dem Dachboden des Max-Reger-Musikhauses in Jena untergebracht. Doch das weitere mögen Sie den Fotos selbst entnehmen.



2

3



Bild 1 „Rosenthal" wurde auf dieser H0-Anlage als kleiner Kopfbahnhof angelegt. Mit wenigen Pinselstrichen zauberte man einen wirkungsvollen Hintergrund an die Wand.

Bild 2 Und hier gleich ein Blick auf das Weichenvorfeld des Kopfbahnhofs

Bild 3 Auch ein kleiner Lokbahnhof gehört zu „Rosenthal". Da nur Tenderlokomotiven für den Nebenbahndienst restauriert werden müssen, bestehen nur einfache Anlagen.



4

Bild 4 Aber auch ein kleiner Durchgangsbahnhof „Hagenau" ist auf der Anlage vorhanden



5

Bild 5 Das hübsche Empfangsgebäude dieses Bahnhofs wurde aus dem bekannten Auhagen-Bausatz aufgebaut

6



Bild 6 Die beiden Modelleisenbahner konnten es sich nicht verkneifen, den Standort ihrer Anlage in der Modellstadt Hagenau nachzubilden

Fotos: Dr. Zinßer, Jena

In Vorbereitung des MOROP-Kongresses

Dr.-Ing. habil. SIEGFRIED RÜGER (KDT), Dresden

Dresdens Nahverkehr – gestern und heute

Die kapitalistische Industrialisierung ließ in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Städte anwachsen und die Bindungen zu den umliegenden Ortschaften enger werden. Zur Befriedigung der entstandenen Verkehrsbedürfnisse wurden öffentliche Verkehrsmittel erforderlich. Als Antriebsquelle standen damals aber nur Pferdekraft und Dampfmaschine zur Verfügung.
So kam es von 1838 an in Dresden zum Einsatz von Pferdeomnibussen. Es wurde mit großen Zugfolgezeiten gefahren. Üblich war auch eine Fahrtanmeldung der Fahrgäste am jeweiligen Vortag [1]. Der Straßenzustand ließ den Aufenthalt in dem rumpelnden Gefährt nicht gerade angenehm sein. Als ein wesentlicher Fortschritt muß deshalb die Einführung der Pferdebahn im Jahre 1872 angesehen werden. Aus der ersten Linie zwischen dem Böhmischen Bahnhof (jetzt Hbf) und Blasewitz wuchs ab 1880 ein kleines Netz. 1886 versuchte man, auch die Dampfmaschine für Straßenfahrzeuge nutzbar zu machen. Entlang der Strecke der jetzigen Linie 11 verkehrte zwischen Waldschlößchen und dem Weißen Hirsch ein Dampfomnibus. Der Betrieb wurde jedoch nach einer Woche schon wieder eingestellt.
Als wesentlich betriebssicherer erwies sich der Elektromotor. 1893 fuhr zwischen Schloßplatz (jetzt Theaterplatz) und Blasewitz auf einer heute nur noch auf 500 m Länge von der Linie 1 genutzten und im übrigen nicht mehr vorhandenen Strecke die erste elektrische Straßenbahn. Schnell entstanden weitere Linien, wobei auch die Pferdebahn bis 1900 voll verdrängt wurde. Teilweise mußte aus verschiedenen Gründen mit unterirdischer Stromzuführung oder Akkumulatoren gearbeitet werden [1].
Versucht wurde auch der Antrieb von Straßenbahnen mit Gasmotoren. Über 16 Monate hinweg fuhren von 1894 bis 1895 fünf derartige Wagen durch den Dresdner Norden. An einer bestimmten Stelle der Strecke wurden die Gasbehälter in den Fahrzeugen bei jeder Fahrt gefüllt. Im übrigen wird dieser Antriebsform hoher Lärm und eine gewisse Störanfälligkeit nachgesagt.

Bild 1 Auf einer Brücke gelegene Ausweichstelle der Standseilbahn mit den Wagen des Baujahrs 1934. Diese Fahrzeuge wurden inzwischen durch neue ersetzt.





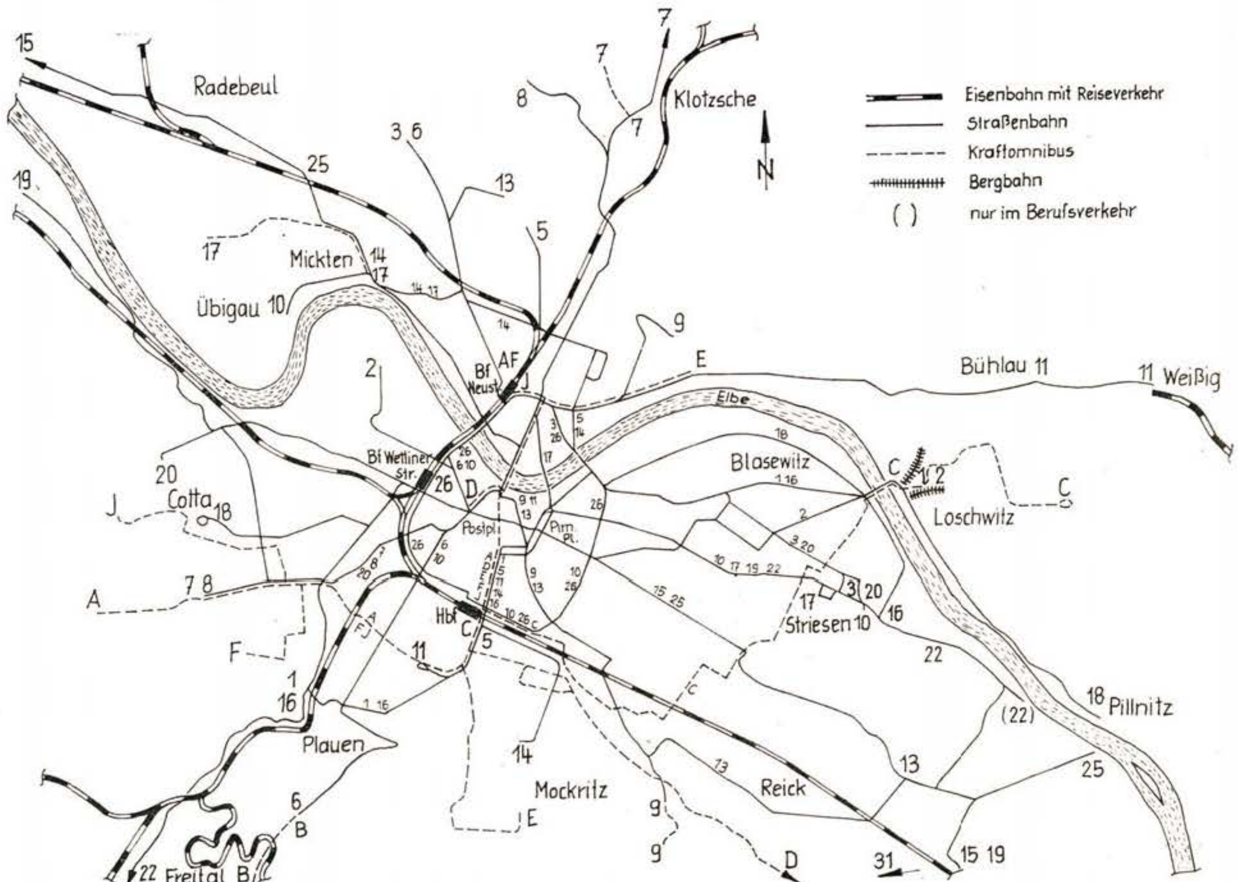
Bild 2 Wagen der Schwebeseilbahn in der Nähe der Talstation

Die Lage der Stadt im Elbtalkessel erzwang bei ihrem Ausdehnen auch das Besiedeln der Hänge und der angrenzenden Hochflächen. Zur verkehrlichen Erschließung wurden von Loschwitz aus zwei Bergbahnen gebaut. Die eine von ihnen ist eine Standseilbahn üblicher Bauart (Bild 1). Sie wurde 1895 eröffnet und besitzt durch je einen Tunnel am oberen und unteren Ende einen besonderen Reiz. Die andere ist exakt als Seilhängebahn [2] zu bezeichnen, verwandt wird jedoch der Begriff „Schwebeseilbahn", häufig auch nur „Schwebebahn". Sie wurde nach dem System Langen, das in Wuppertal für eine Stadtschnellbahn angewandt wurde, erbaut und wie die letztere 1901 in Betrieb genommen (Bild 2). Ursprünglich erfolgte der Seilantrieb bei beiden Bergbahnen durch je eine Dampfmaschine. Nach wenigen Jahren jedoch wurden beide durch je einen Elektromotor abgelöst.

Auf der Steigungsstrecke nach Klotzsche wurde bereits 1903 unter dem Namen „Heide-Bahn" der Obus eingesetzt. Diesem Betriebsmittel hafteten aber damals noch erhebliche Mängel an. Die 5,2 km lange „Heide-Bahn" wurde deshalb bald wieder stillgelegt und später durch eine Straßenbahn ersetzt [1].

Besonders im vom Südosten nach Nordwesten verlaufenden Elbtal konzentrierte sich die Bebauung, und zwar auch außerhalb der im Laufe der Zeit immer mehr nach außen rückenden Stadtgrenze. Entsprechend den Anforderungen erfolgte bei dem Umgestalten der Dresdner Bahnhöfe um die Jahrhundertwende zwischen Coswig und Heidenau, später bis Pirna verlängert sowie auch zwischen Dresden Hbf und Tharandt (mit

Bild 3 Nahverkehrsnetz Dresden 1938 – unmaßstäbliche Skizze



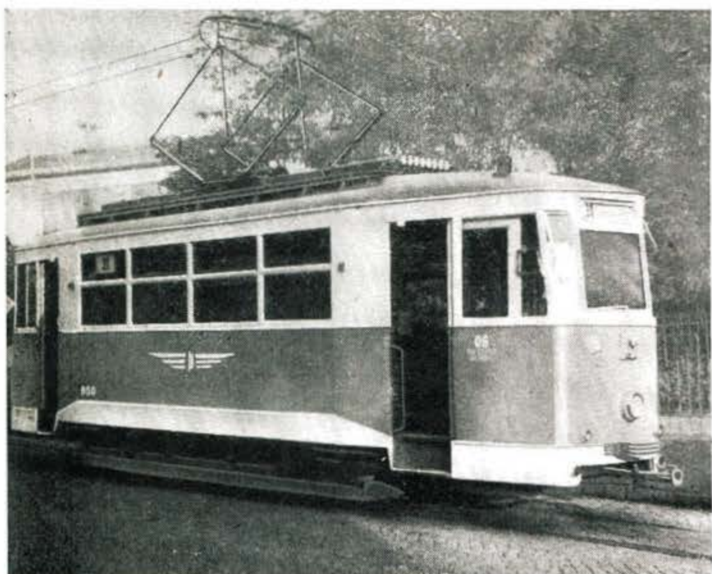


Bild 4 Ein für die Linie 31 (früher Lockwitztalbahn Niedersedlitz – Kreischa) umgebauter ehemaliger Erfurter Straßenbahnwagen

Ausnahme des schwierigen Abschnitts Plauen – Freital) ein viergleisiger Streckenausbau. Auf der Steigungsstrecke Dresden-Neustadt – Klotzsche wurde ein drittes Gleis gelegt. Dadurch konnte zwischen Dresden und Meißen, Pirna, Tharandt sowie Arnsdorf ein verdichteter Vorortverkehr eingerichtet werden. Zur Anwendung kam aber kein starrer oder systematischer Fahrplan [4]. Dessenungeachtet leistete die Eisenbahn so bis zum Ende des zweiten Weltkrieges einen beachtlichen Beitrag im Dresdner Nahverkehr.

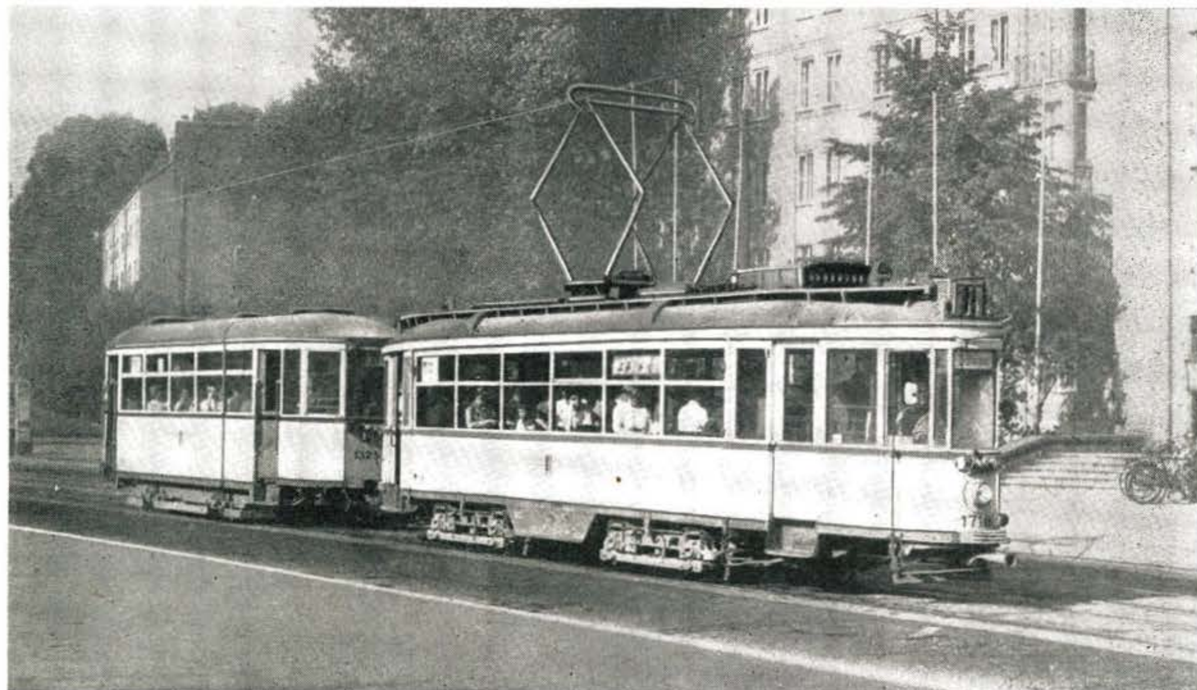
Bereits zur Zeit der Pferdebahn waren zwei private Gesellschaften entstanden, die meist nicht zum Nutzen der Fahrgäste in scharfem Konkurrenzkampf standen. Zur äußeren Unterscheidung trugen die Fahrzeuge verschiedene Farben (rot bzw. gelb). Die harten Bedingungen für das Mitbenutzen der Gleisanlagen des jeweils anderen Unternehmens erzwangen teilweise recht unglückliche Streckenführungen. Darüber hinaus kam es zu Streitigkeiten zwischen beiden Betrieben sowie zwischen ihnen und der Stadtverwaltung. Dem Rat der Stadt gelang es, einen wesentlichen Teil der Aktien beider Gesellschaften aufzukaufen. Im Jahre 1905 schließlich erwarb er das restliche Eigentum für 47 Millionen Mark [1]. Damit konnte wenigstens eine einheitliche Verkehrspolitik durchgesetzt werden, selbst wenn diese von kapitalistischer Zielsetzung bestimmt war.

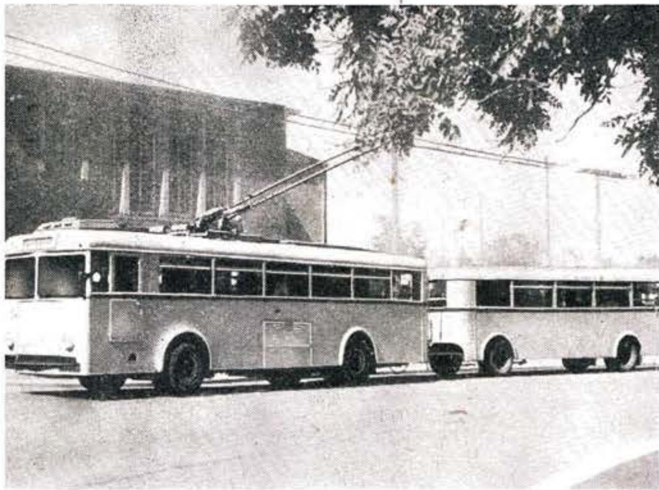
Ausdruck dessen war die grundlegende Tarif- und Linienführungsumstellung vom 1. Oktober 1909. Dabei wurden vor allem die früheren Radiallinien zu Durchmesserlinien zusammengezogen. Sieht man von Veränderungen ab, die insbesondere durch die Aufgabe ungünstig geführter Strecken und den Neubau von Außenstrecken eintraten, blieb das damals eingeführte Liniennetz bis 1945 erhalten. In der 1938 gegebenen Form ist es aus Bild 3 zu ersehen [3] [5].

Der nunmehr städtischen Straßenbahn oblag auch die Betriebsführung auf den bis 1941 dem sächsischen Staat oder Gemeindeverbänden gehörenden Außenstrecken. Teilweise waren diese in Meterspur ausgeführt und wurden erst später umgebaut (z. B. Mickten – Radebeul – Zitzschewig 1929/30). Die Schmalspurstrecke Niedersedlitz – Kreischa besteht noch heute. Für sie wurden in den letzten Jahren Triebwagen aus Erfurt beschafft und nach gründlicher Rekonstruktion zum Einsatz gebracht (Bild 4).

1914 wurde auch der Kraftomnibusbetrieb aufgenommen. Die für heutige Begriffe kleinen Fahrzeuge requirierte man allerdings noch im gleichen Jahr für die kaiserliche Kriegsmaschinerie. Erst 1924 standen für den Dresdner Nahverkehr wieder Kraftomnibusse zur Verfügung, jetzt luftbereift und mit größerem Fas-

Bild 5 Großer Hechtwagen mit dazugehörigem zweiachsigen Beiwagen kurz nach der Netzumstellung 1969, noch auf Linie 11 fahrend





6



7

Bild 6 Ein Obus der Linie C (jetzt 61) am Fritz-Foerster-Platz, im Hintergrund das Auditorium maximum der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List"

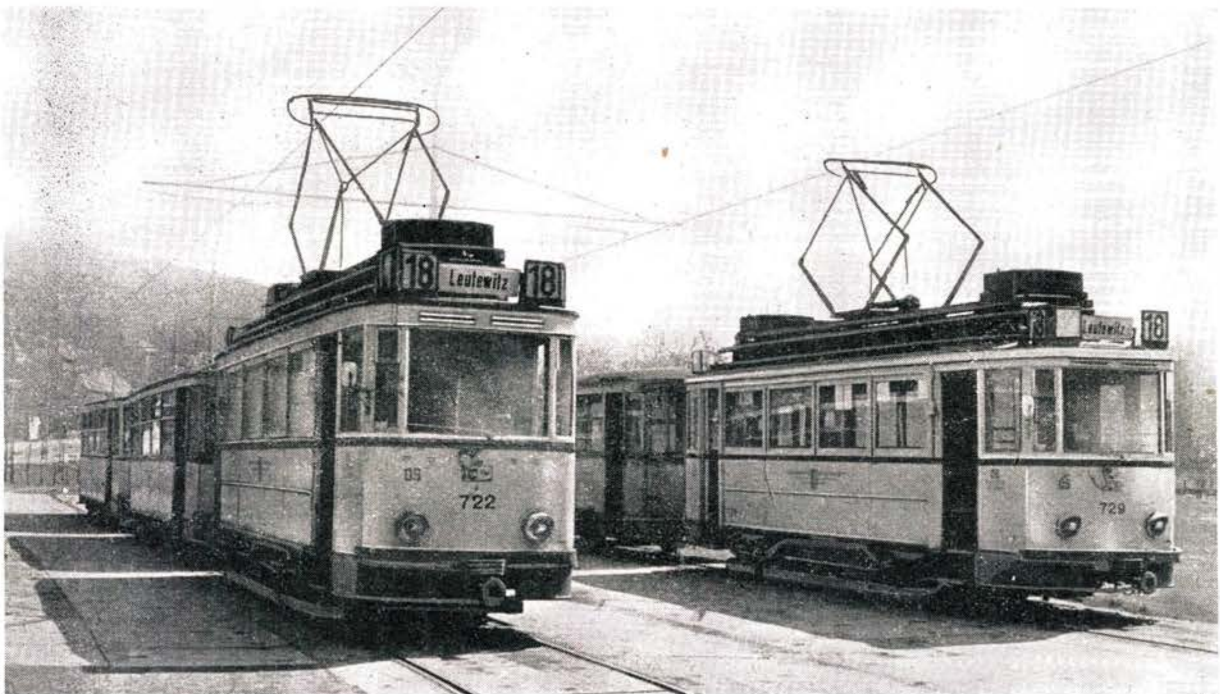
Bild 7 Ikarus-Gelenk-Kraftomnibus K 180 am Industriegelände im Dresdner Norden. Im Hintergrund ist die 1970 erbaute Fußgängerbrücke zu sehen, die das unbehinderte Überqueren der stark frequentierten Otto-Buchwitz-Str. ermöglicht und gleichzeitig den Zugang zum neuen Eisenbahn-Haltepunkt Industriegelände darstellt.

sungsvermögen. Zunächst hatten die Fahrzeuge noch Otto-Motoren. Ab 1934 wurde durchweg das Dieselprinzip angewandt. Nahezu alle Kraftomnibuslinien durchfuhren vor dem zweiten Weltkrieg auch das Stadtzentrum (Bild 3).

Eine Spitzenleistung auf dem Gebiet des Straßenbahnwagenbaus stellte der 1931 in Dienst gestellte „Große Hecht" dar (Bild 5). Dieser Wagen mit halbautomatischem Zentralfahrschalter gab erstmalig dem Fahrer eine weitestgehende Arbeitserleichterung, um ihm die volle Konzentration auf den ständig anwachsenden Straßenverkehr zu ermöglichen. Bis zum Jahre 1969 beherrschte dieses Fahrzeug die schwierige Strecke nach Bühlau (maximale Neigung 77 ‰) und wurde erst dann vom T4D auf die derzeitige Linie 1 verdrängt. Dort wird es bis zur in den nächsten Jahren vorgesehenen Ausmusterung verbleiben. Der ähnlich konzipierte zweiachsige „Kleine Hecht" konnte insbesondere wegen der Unmöglichkeit, ihn mit zwei Beiwagen zu behängen, nicht eine solch hohe Bedeutung erlangen und ist daher trotz geringeren Alters nur noch in wenigen Exemplaren vorhanden.

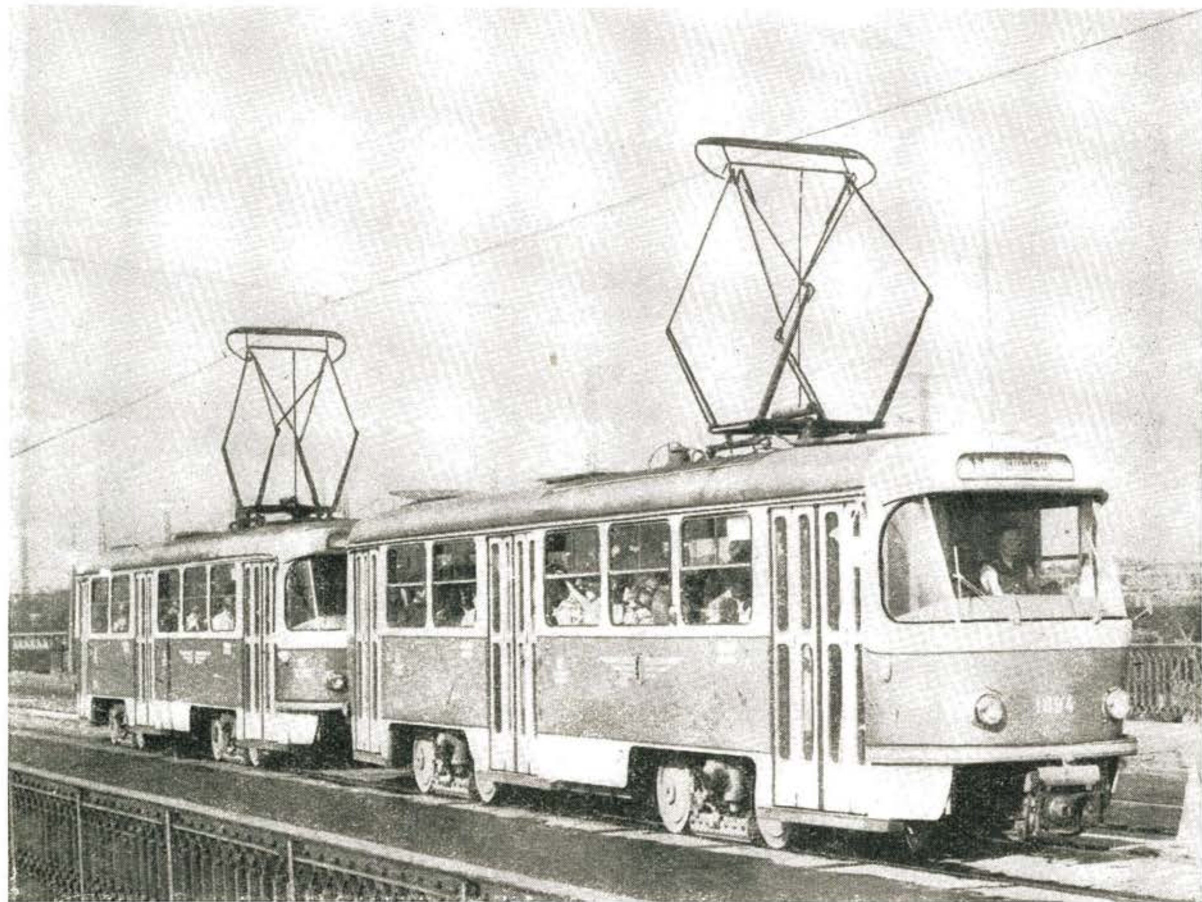
Noch stärker als im ersten Weltkrieg führte der faschistische zweite Weltkrieg zu einer starken Verschlechterung des Dresdner Nahverkehrs. Der zunehmende Mangel an Arbeitskräften, Material und Ener-

Bild 8 Rekonstruierte Straßenbahnwagen aus der Mitte der zwanziger Jahre kurz vor der Linienführungsumstellung im Jahre 1969 an der Abfahrtshaltestelle der modernen und großzügigen Gleisschleife am Naherholungsgebiet Pillnitz



gie erzwang immer neue Betriebseinschränkungen. Und dann kam das schreckliche Ende. In der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1945 zerstörten anglo-amerikanische Terrorbomber große Teile der Stadt. Neben Zehntausenden von Menschen wurden bedeutende Sachwerte Opfer des von den Machthabern des Dritten Reiches angezettelten Krieges. Personal, Fahrzeuge und Anlagen des Nahverkehrs wurden davon nicht ausgenommen. Anfang Mai 1945 wurden bei der sinnlosen Verteidigung der Stadt obendrein die von der Straßenbahn befahrenen und noch erhaltenen Elbebrücken gesprengt. Lediglich beim „Blauen Wunder", der Brücke zwischen Blasewitz und Loschwitz, konnte die mutige Tat zweier Einwohner dieses Verbrechen verhindern.
So düster war die Lage, als die Rote Armee in Dresden einzog. Mit ihrer Unterstützung legten die Aktivisten der ersten Stunde die Hand an und das schier Unmögliche wurde geschafft. Bereits am 12. Mai 1945 fuhr die erste Straßenbahn zwischen Plauen und Hainsberg (heute zu Freital gehörend). Knapp einen Monat später konnte die erste der zerstörten Elbebrücken provisorisch wieder befahren werden und kurz darauf durchquerte die Straßenbahn in Ost-West-Richtung die Trümmerwüste, die einmal Dresdens Innenstadt war. Schritt für Schritt ging der mühsame Aufbau weiter. In den zerstörten Gebieten wurden nicht alle früher vorhandenen Strecken wieder in Betrieb genommen. Der in den ersten Nachkriegsjahren anders nicht zu überbrückende Materialmangel zwang sogar dazu, bereits befahrbare Netzabschnitte in zerstörten Stadtteilen erneut und endgültig stillzulegen. Diese Entwicklungsphase brachte ständig kleinere Linienführungsänderungen mit sich und war etwa 1949 abgeschlossen. Einen Überblick über den Gesamtumfang gibt ein Vergleich der Bilder 3 und 10.
Bereits 1947 wurde der Obusbetrieb in Dresden neu eingeführt. Die Linie C (jetzt 61) stellt eine wichtige Tangentialverbindung vom Osten der Stadt nach dem Süden, seit 1964 bis zum Südwesten verlängert, dar. Sie wurde bald auch über den ursprünglichen Endpunkt Loschwitz hinaus über die schwierige Steigungsstrecke Grundstr. bis Bühlau verlängert und löste schließlich den Straßenbahn-Pendelbetrieb Bühlau – Weißig ab (Bild 6).
Nach dem Überwinden der erheblichen Nachkriegsschwierigkeiten wurde auch das Kraftomnibusnetz systematisch wieder aufgebaut. In weit stärkerem Umfang als vor dem zweiten Weltkrieg wurden die Außenbezirke bedient und Tangentiallinien eingerichtet. Verzichtet wurde hingegen auf das frühere übliche Durchqueren des Stadtzentrums (Bilder 10 und 11). In den letzten Jahren brachte der Einsatz des ungarischen Gelenkomnibusses K 180 (Bild 7) ein erhebliches Erhöhen des Platzangebotes mit sich.
Im Straßenbahnnetz sind die fünfziger und sechziger Jahre durch eine Rekonstruktion bestimmter Anlagen gekennzeichnet. Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zum Vermeiden der bis dahin üblichen Rangierbewegungen auf Hauptnetzstraßen wurden Kopfendstellen durch Wendeschleifen ersetzt (Bild 8). Derzeitig müssen nur noch die Linien 1, 12 und 13 an je einem Endpunkt umgesetzt werden. Diese Maßnahmen erleichterten den ab 1956 einsetzenden Übergang zum schaffnerbeschränkten und später schaffnerlosen

Bild 9 Die 145 Triebwagen des Typ T4D bewältigen jetzt unter anderem die großen Anforderungen des Betriebes auf den Steigungsstrecken nach Bühlau, Hellerau und Weixdorf.



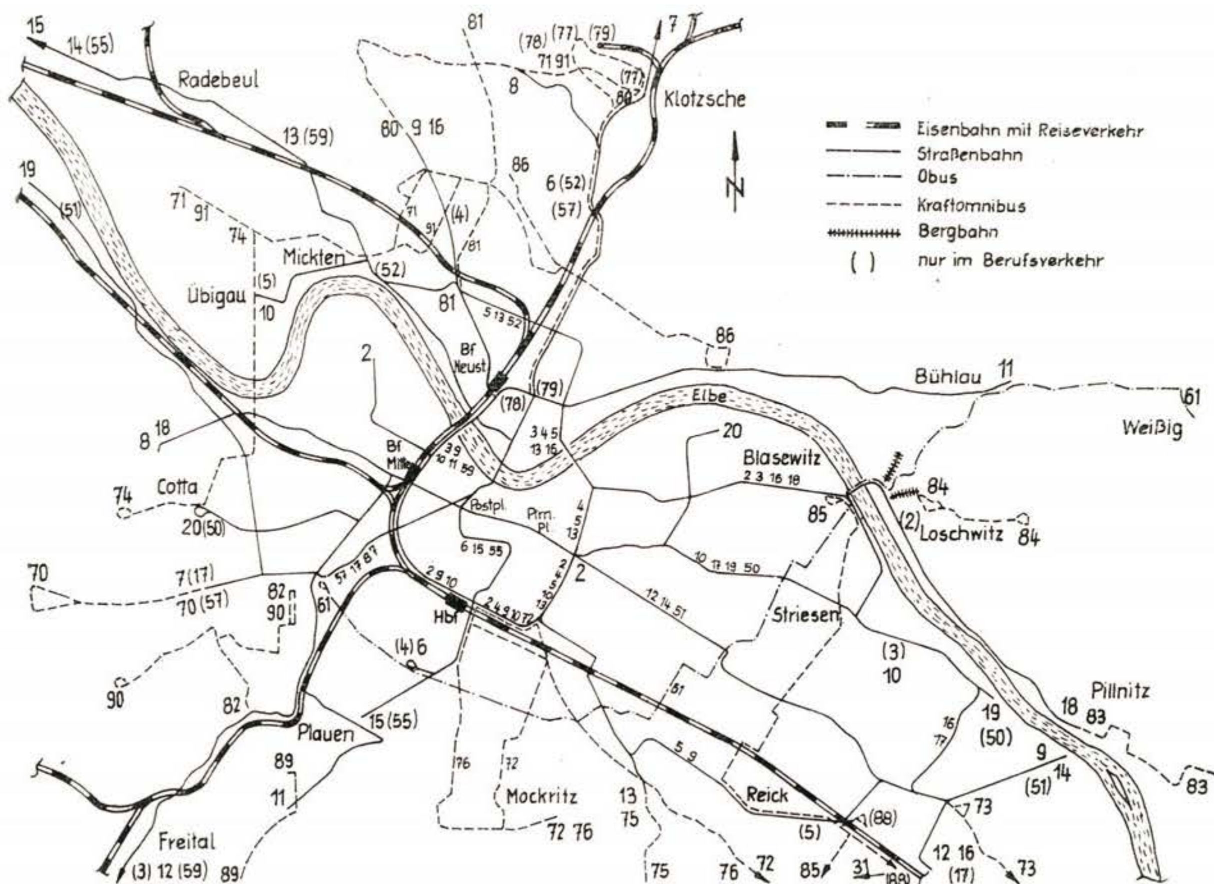
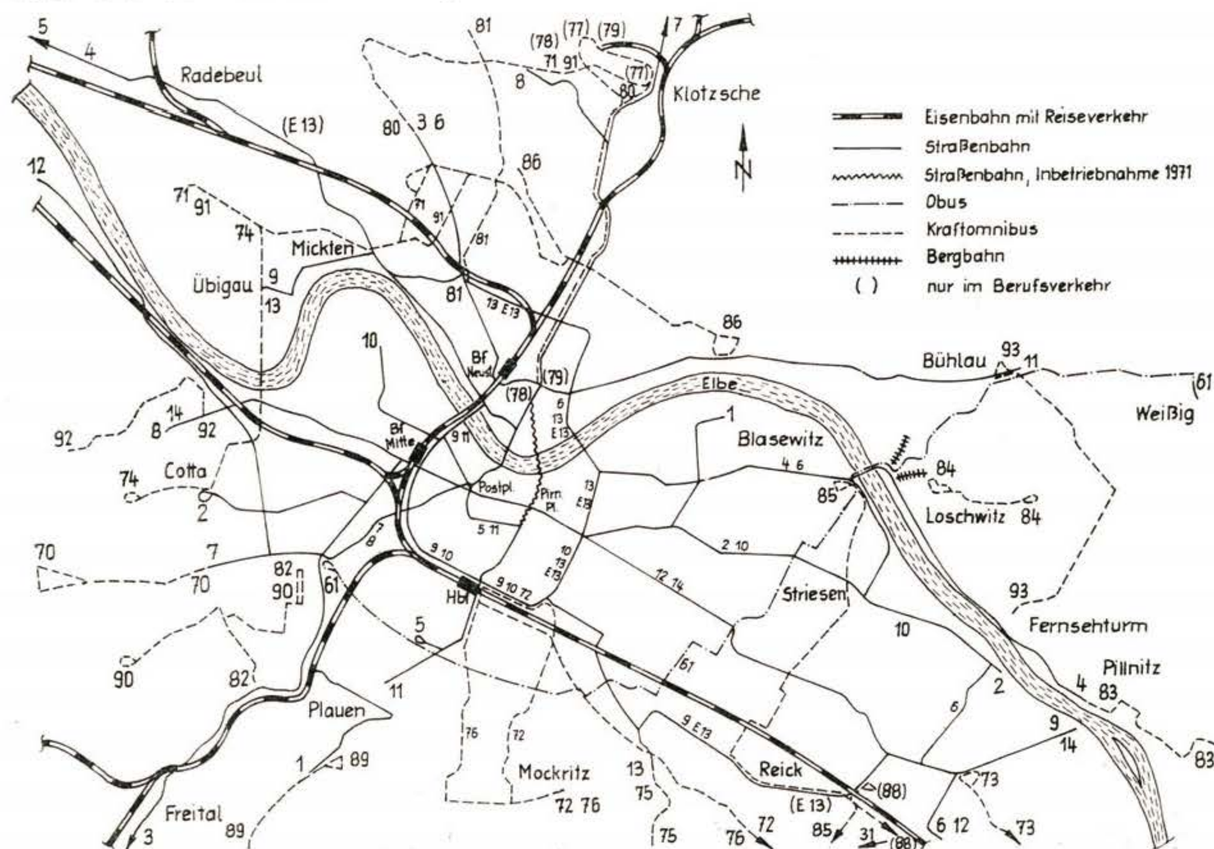
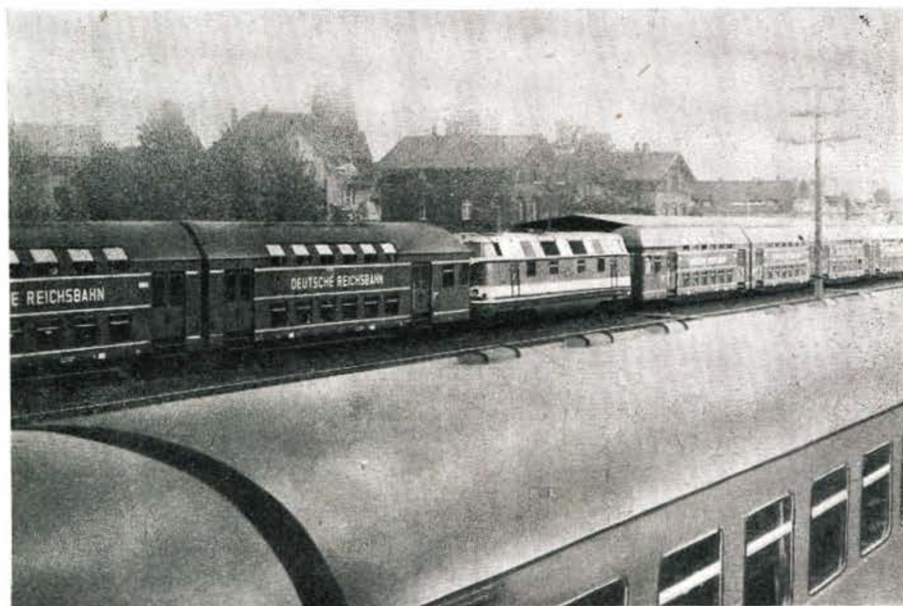


Bild 10 Nahverkehrsnetz Dresden 1968 – unmaßstäbliche Skizze

Bild 11 Nahverkehrsnetz Dresden 1971 – unmaßstäbliche Skizze





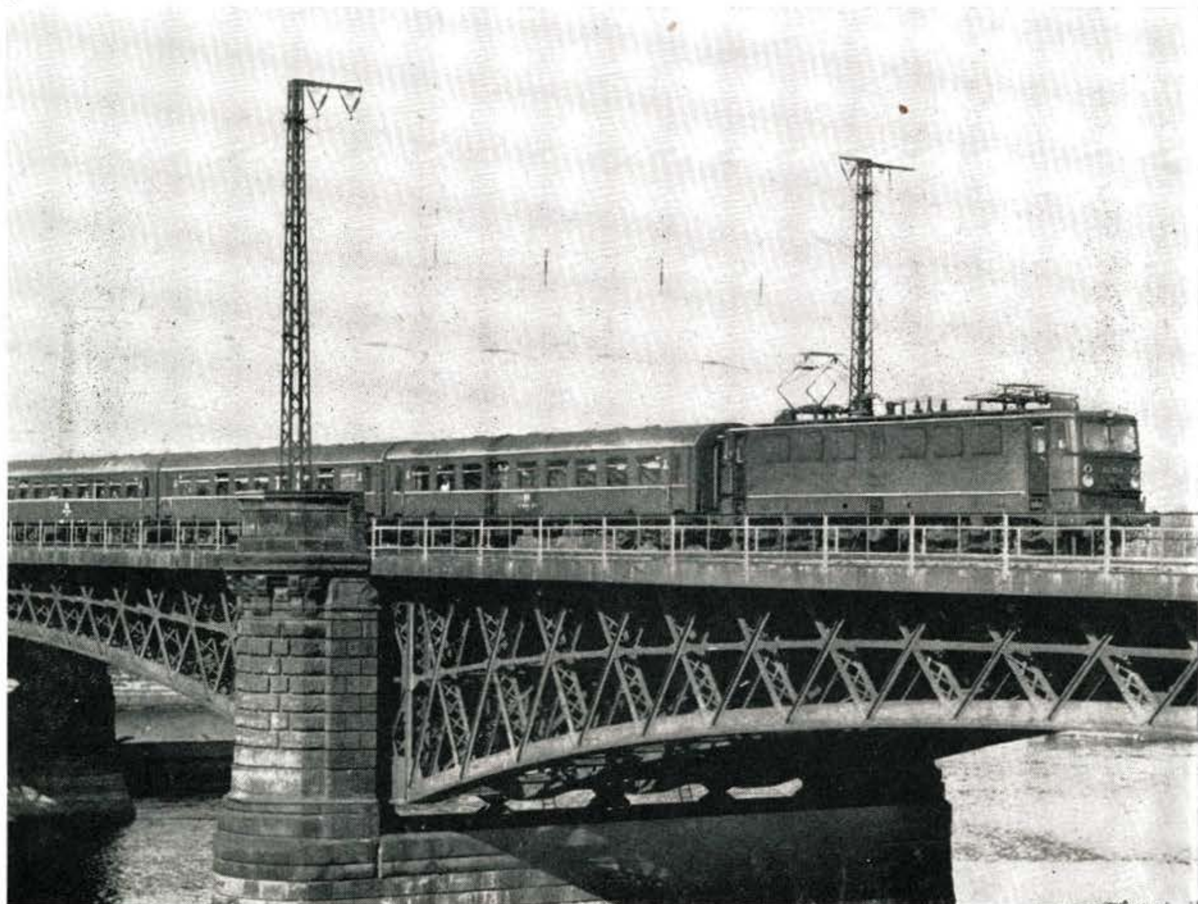
12

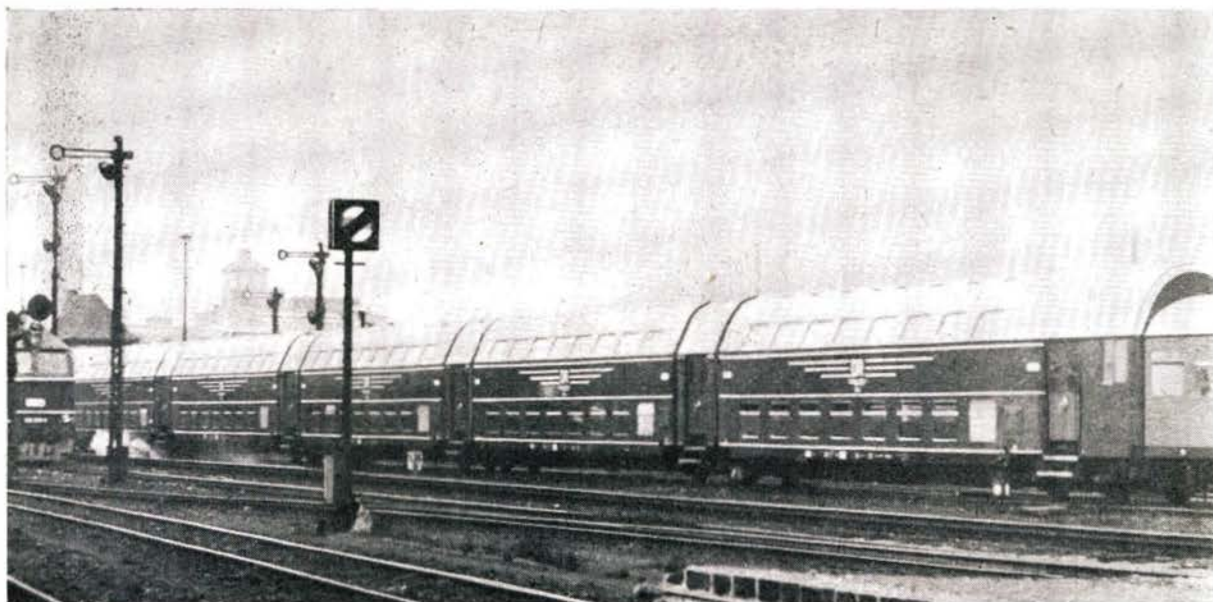
Bild 12 Wendezug aus zwei vierteiligen Doppelstockeinheiten mit Lokomotive der BR 118 (früher V 180) im Bahnhof Heidenau

Bild 13 Die Nahverkehrszüge im Dresdner Raum verkehren auf den elektrifizierten Strecken mit Lokomotiven der BR 242 (früher E 42) und den vierachsigen Rekowagen des Raw Halberstadt

Bild 14 Als neuester Wagentyp sind die verbesserten fünfteiligen Doppelstockgliederzüge im Einsatz. Sie besitzen einen Führerstand mit Wendezugsteuereinrichtung, umrüstbar für elektrischen und Dieselbetrieb, Übergangseinrichtungen an einem Wagenende nach UIC (Gummiwulst) und automatische Türschließeinrichtung. Fotos: Brust, Dresden

13





14

Betrieb wesentlich. Beim Neuaufbau des Stadtzentrums wurde bei allen Straßenneubauten die Straßenbahn grundsätzlich auf besonderem Bahnkörper verlegt. Dabei wurden Gleismittenabstände von 3,0 m angewandt, um den späteren Einsatz breiterer Wagen zu ermöglichen.
Einschneidende Veränderungen löste der ab 1968 einsetzende Import tschechoslowakischer Wagen vom Typ T4D (Bild 9) aus. Die gegenüber den bisherigen wesentlich verbesserten fahrdynamischen Eigenschaften und die Notwendigkeit der Verstärkung der Stromversorgungseinrichtungen erzwangen die Konzentration dieser Fahrzeuge auf bestimmte Strecken. Dem stand das nach 1945 entstandene Verästelungsnetz (Bild 10) [3] entgegen. Es kam deshalb am 4. Mai 1969 erstmalig seit 60 Jahren wieder zu einer grundlegenden Linienführungsumstellung. Dabei erfolgte eine weitestgehende Annäherung an das Prinzip des Achsennetzes mit einer stark verminderten Anzahl von Linien. Notwendige Verdichtungen im Berufsverkehr werden durch Verringern der Zugfolgezeiten oder Einsatzlinien vorgenommen. Während wegen des zerstörten Stadtinneren nach dem zweiten Weltkrieg eine starke Konzentration von Straßenbahnen auf den früher von der Ringlinie 26 befahrenen inneren Tangentenring erfolgte (Bild 10), erhielten nunmehr ähnlich wie früher die durch das wiederaufgebaute Stadtzentrum führenden, in ihrer Anzahl jedoch verringerten und verbesserten Strecken eine stärkere Belegung (Bild 11).
Gleichzeitig wurde die durch eine Vielzahl von nur im Berufsverkehr fahrenden Linien (Bild 10) gegebene Unübersichtlichkeit beseitigt und eine bessere Anpassung des Verkehrseinsatzes an den Arbeitskräftebestand im Fahrdienst erreicht. Eine wichtige Ergänzung des Netzes wird noch in diesem Jahre durch die Inbetriebnahme der Strecke über die neue Dr.-Rudolf-Friedrich-Brücke erfolgen (Bild 11).

Die auf Dresden zulaufenden Eisenbahnstrecken wurden im Ergebnis der Kriegsereignisse auf Ein- bzw. Zweigleisigkeit reduziert. Dadurch und wegen des Mangels an Lokomotiven und Wagen konnte der Eisenbahn-Vorortverkehr nach 1945 zunächst nur in einem äußerst bescheidenen Umfang wieder aufgenommen werden. Schritt für Schritt wurden bis jetzt Verstärkungen vorgenommen, ohne daß jedoch hinsichtlich der Häufigkeit der Verbindungen der Vorkriegszustand wieder voll erreicht wurde [4]. Erwähnenswert ist die Einführung des Wendezugbetriebes durch vierteilige Doppelstockeinheiten, zunächst bespannt mit Dampflokomotiven der BR 65, später mit Diesellokomotiven der BR 118 bzw. 110 (früher V 180 bzw. V 100). Da aus Sicherheitsgründen nur eine Einheit geschoben werden darf, gelegentlich aber ein höheres Platzangebot erforderlich ist, wird auch die Mitteltraktion angewandt (Bild 12). Eine sehr günstige Voraussetzung für einen zügigen Vorortverkehr schafft die Elektrifizierung, die im September 1966 von Freiberg aus Dresden erreichte (Bild 13). Seit Herbst 1970 wurden verbesserte fünfteilige Gliederzüge (Bild 14) im Wendezugbetrieb eingesetzt, zunächst in Richtung Meißen mit Lokomotiven der BR 110 und in Richtung Tharandt mit solchen der BR 242 bespannt. Vorgesehen ist noch im Jahre 1971 ein durchgehender elektrischer Betrieb zwischen Meißen-Triebischtal und Tharandt mit Wendehalt in Dresden Hbf. Ungünstig für Nahverkehrsaufgaben sind bei diesen Fahrzeugen lediglich die geringe Anzahl und die ungünstige Anordnung der Türen, die bei starkem Fahrgastwechsel zu hohen Aufenthaltszeiten führen. Später sollen diese Züge durch elektrische Triebwagen, die für die Stadt- und Vorortbahnen der Bezirksstädte der DDR entwickelt werden, ersetzt werden. Nach entsprechendem Ausbau der Anlagen sollen sie im Gemeinschaftsbetrieb mit den Fernzügen im starren Fahrplan verkehren.
Mit diesem Beitrag wurde versucht, einen kurzen Abriß der Entwicklung des Dresdner Nahverkehrs zu geben.
Viele durchaus interessante Fakten mußten weggelassen werden. Daran interessierte Leser werden vor allem auf [1] verwiesen.
Wir hoffen gleichzeitig, allen auswärtigen Gästen, die anläßlich des MOROP-Kongresses in unsere schöne Stadt kommen werden, einen guten Überblick gegeben zu haben.

Literatur

[1] Fünfundsiebzig Jahre Straßenbahn in Dresden. Dresdner Verkehrs-Gesellschaft A.G., Dresden 1947
[2] Czitary, E.: Seilschwebebahnen. Springer-Verlag, Wien 1951
[3] Fahrplanhefte des VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden und seiner Vorgänger
[4] Fahrpläne der Deutschen Reichsbahn und ihrer Vorgänger
[5] Stadtpläne von Dresden

ROBERT ECKELT

Eine Nacht mit „Rita 4"

Nacht liegt über der Hauptstadt. Auf dem Wriezener Bahnhof sitzen im engen Dienstraum des Aufsichters dieser selbst, der Rangiermeister und der Lokführer der „106 599" beisammen. Kurze Verschnaufpause. Sie haben bereits einen Eilgüterzug nach Seddin abgefertigt und einen Postzug aufgelöst und warten nunmehr auf einen „Ganzzug" mit Kartoffeln aus Neubrandenburg, der heute Verspätung hat. Das gibt uns Zeit, Antwort auf einige Fragen zu erhalten: „Wrg", wie die Kurzbezeichnung lautet, ist ein Bahnhof der Rang-Klasse I, auf dem Züge aufgelöst und gebildet werden. Dieser Anfangs- und Endbahnhof umfaßt 13 Ladegleise, die hauptsächlich dem Obst- und Gemüseumschlag dienen, und ein gutes Dutzend Anschlußgleise für so wichtige Betriebe wie Fernheizwerk, Baustoffversorgung, Raw usw. Täglich rollen hier drei Nahgüterzüge aus Schöneweide und Pankow, zwei Postzüge und – zur Saison eben die Kartoffelzüge an. Ebenso viele Nahgüterzüge und Postzüge, ein Eilgüterzug und ein Leerwagenzug verlassen den Bahnhof in Richtung Rummelsburg, Grünau und Seddin.

Große Ziele im Wettbewerb

Über dem Tisch des Aufsichters hängt ein Aufruf:

Betriebseisenbahner!

Hauptaufgabe für jeden Tag und für jede Schicht:

Zielfahren!
Planmäßig bereitstellen!
Schnell entladen!

Was das im einzelnen bedeutet, sollen wir bald erfahren, denn eben wurde vom Fahrdienstleiter gemeldet, daß der Gag 50592 Springpfuhl passiert hat. 1819 Tonnen mit 120 Achsen. Ein schwerer Zug. Laut Aviso des Abgangsbahnhofs sind von den 56 Wagen 47 mit Kartoffeln in Säcken, 9 mit Netzen beladen. Der Rangiermeister bespricht anhand der Wünsche des Empfängers mit dem Lokführer nochmals kurz die Reihenfolge der Rangierfahrten: „Also 23 Wagen auf Gleis 37, 7 auf Gleis 36, ..." Große Eile ist geboten; denn im innerbetrieblichen Wettbewerb sollen die 60 Minuten Vorgabe für die Laderechtstellung möglichst unterboten werden. Laut Ladefristenplan muß der Zug bis „Stunde 6" (6.00 Uhr) an der Laderampe „stehen". Das ist wichtig, denn vom Zeitpunkt der Bereitstellung an beginnt die Frist für das Entladen. Von der ebenso planmäßigen Rückgabe hängt die Einhaltung der Wagenumlaufzeiten ganz wesentlich ab.

Vorsichtig rollt der schwere Zug ins Einfahrgleis. Der Lokführer der „118", der gleichzeitig als Zugführer fungiert, hat die Begleitpapiere bereits dem Zugabfertiger übergeben. Der Rangiermeister geht am Zug entlang, löst die Bremsen und verständigt sich mit dem Lokführer über die „Rangierseite". Dementsprechend nimmt der Lokführer auf der rechten oder linken Seite des Führerstandes seinen Platz ein – die „106" sind ja für 2-Seitenbedienung eingerichtet.

Inzwischen hat der Rangiermeister – er fungiert hier gleichzeitig auch als Rangierer – die erste Wagengruppe abgekuppelt und gibt der Rangierlok das Zeichen „Herankommen": Zwei langgezogene Pfiffe mit der Signalpfeife, dazu waagerechtes Schwenken der Handlampe. Zwei kurze Pfiffe und ein „Wedeln" mit der Handlampe: Andrücken zum Ankuppeln. Bei Tage wird dieses Signal durch mehrfaches Zusammenklappen der vorgestreckten Arme ersetzt.

Der Rangiermeister schwingt sich auf das Trittbrett des letzten Wagens dieser Gruppe und gibt das Zeichen zum „Wegfahren": Ein langer Ton und senkrechtes Auf- und Ab-Bewegen der weiß leuchtenden Handlampe. Mit 20 km/h zieht die Lokomotive die Rangierabteilung auf das Ausziehgleis. Der aufmerksame Leser wird bemerkt haben, daß mittlerweise aus dem Zug bzw. aus einem Teil davon eine Rangierabteilung geworden ist, für die nun nicht mehr die Signale und Regeln für Zugfahrten, sondern die für Rangierbewegungen gelten. Von jetzt an liegt das weitere Geschehen in der Hand des Rangiermeisters.

Da Rangierfahrten nicht im gleichen Umfang durch technische Hilfsmittel gesichert werden wie Zugfahrten, haben die Umsicht und Gewissenhaftigkeit der Beteiligten für die Sicherheit des Rangierdienstes besondere Bedeutung. Eine wichtige Rolle spielt dabei die zuverlässige Verständigung. Der Rangiermeister hält einerseits die Verbindung zum Fahrdienstleister im Stellwerk; sei es, daß er die genaue Folge aller Rangierbewegungen vorher abgesprochen hat; sei es über OB-(Ortsbatterie) Fernsprecher, die meist an bedeutsamen Weichen im Gelände installiert sind. Handbediente Weichen, die am Umstellgewicht mit einem „R" gekennzeichnet sind, bedient der Rangiermeister selbst. Andererseits ist er für die richtige Verständigung des Lokführers über Zweck der Fahrt, Ziel und Weg, ob mit oder ohne Luft gebremst wird, verantwortlich.

Für die jetzige Rangierfahrt lautet der Auftrag: „Ausziehen bis hinter die ‚Wartetafel', dann umsetzen auf Gleis 37". Der Lokführer darf nur die Signale befolgen, die er optisch und akustisch einwandfrei wahrnimmt.

Da kommt vom Rangiermeister auch schon das mehrmalige Kreisen der Handlampe und drei kurze Pfiffe: „Halt". Der letzte Wagen ist also vor dem Signal zum Stehen gekommen, das kurz darauf mit zwei schräg ansteigenden weißen Lichtern die Rückfahrt über die Weichenstraße freigibt.

Das Ausrangieren des „Kartoffelzuges" auf die einzelnen Ladegleise ist in erstaunlich kurzer Zeit beendet: Großer Vorteil der Zielzüge, die geschlossen **einem** Empfänger zugeführt werden.

Weit komplizierter dagegen gestalten sich die Rangierarbeiten an einem Nahgüterzug, der anschließend aufgelöst wird. Hier geht zunächst der Zugfertigsteller am Zug entlang und schreibt an Hand der Begleitpapiere mit Kreide an die Wagen, auf welches Gleis sie rangiert werden sollen. Ihm folgt der Rangiermeister und macht an den vorgesehenen Stellen die Kupplungen „lang", damit das spätere Entkuppeln leichter erfolgt. Die Wagen werden – einzeln oder in Gruppen – von der Rangierlok „abgestoßen" und laufen im freien Lauf auf das vorgesehene Gleis weiter.

Da beim Abstoßen nur mit der Bremse der Lok gebremst wird, erfordert es vom Lokführer sehr viel Fingerspitzengefühl. Das Zeichen zum Abstoßen: Zwei lange und ein kurzer Pfiff, ein waagerechtes Ausstrekken und kurzes Senkrechtstoßen der Handlampe. Das richtige Abstoßen erheischt vom Rangiermeister ein sorgfältiges Abschätzen des Laufwagens, der Laufeigenschaften der Wagen bzw. Wagengruppen, sowie der Witterungsbedingungen und eine sehr enge Zusammenarbeit mit dem Lokführer; denn jeder Lokführer hat eine andere „Handschrift", stößt mehr oder weniger stark ab – und seien es nur Bruchteile von Sekunden. Der Rangiermeister muß ein feines „Gespür" für all diese Faktoren haben, geboren aus jahrelanger Erfahrung.

Gut, diese Nacht ist klar.

Was aber bei Nebel?

Wenn die Sicht nur wenige Meter beträgt? „Dann dürfen wir eben nur soviel Wagen ziehen oder schieben, wie wir übersehen können; dann ist das Abstoßen untersagt", erläutert der Lokführer. Schlechte Sicht be-

einträchtigt die Rangierarbeit ganz erheblich. Ein wesentlicher Grund mehr, auf größeren Bahnhöfen die Rangierloks mit Sprechfunk auszurüsten. Wie etwa auf dem Bahnhof Lichtenberg, wo täglich mehrere Dutzend Reisezüge abgestellt, bereitgestellt und wagendienstlich behandelt werden. Fünf Stellwerke und fünf Rangierloks teilen sich in diese komplizierte Aufgabe.
Wir klettern auf die Rangierlok mit dem Rufnamen „Rita 4". In einer Ecke des Führerstandes klemmt der Lautsprecher, in Kopfhöhe des Lokführers baumelt das Mikrophon. Soeben tönt aus dem Lautsprecher die Stimme des Rangierers: „Wir holen jetzt die Post von Gleis 34, halten hinter der Sperre an, setzen um, geradeaus nach 55". Der Lokführer wiederholt und beginnt den Auftrag auszuführen.
Mittlerweile verständigt sich der Rangierer auf einer anderen Frequenz mit dem Stellwerk über die nächste Aufgabe: Umsetzen einer Schnellzugs-Garnitur von einem der Abstellgleise vor die Waschanlage und Durchdrücken des Zuges durch die Halle mit der kleinstmöglichen Geschwindigkeit. Für solche Aufgaben sind die Lokomotiven der Baureihe „106" mit zwei „Gängen" ausgerüstet: Einem Streckengang bis 60 km/h und einem Rangiergang bis 30 km/h, innerhalb deren die Geschwindigkeit stufenlos geregelt werden kann.
Der Lokführer von „Rita 4" fährt sonst im Reisezugplan des Bw Ostbahnhof. Aber mehrmals während seines Dienstplanes ist er zum Rangieren eingeteilt. Ob es ihn anficht? „Im Gegenteil. Zwischendurch ist das Rangieren eine recht abwechslungsreiche Angelegenheit. Denn sehen Sie, bei den durchgehenden D-Zügen beispielsweise nach Halle oder Leipzig ‚dreht man in Berlin auf' und hält am Zielbahnhof an. Das wird auf die Dauer eintönig. Hier, beim Rangieren ist man dauernd beschäftigt — wenn alles planmäßig läuft." Rangierdienst ist heuzutage eben kein ausschließliches Reservat mehr für junge Lokführer oder für „Veteranen", sondern eine reguläre Aufgabe auch für bewährte Lokführer mit Streckenerfahrung. Darin kommt eine allgemeine Aufwertung des Rangierdienstes zum Ausdruck; denn die höchsten Kosten der Eisenbahn entstehen beim Rangieren, die größte Beschleunigung des Wagenumlaufs läßt sich durch moderne und präzise Rangiertechnik erzielen, das schärfste Nadelöhr im Verkehrsstrom sind die Bahnhöfe.
Drum sind diejenigen Modelleisenbahner gut beraten, die bei der Gestaltung ihrer Anlagen vielseitigen Rangiermöglichkeiten Rechnung tragen — die ja bekanntlich erst den Fahrbetrieb interessant machen: Im Großen wie im Kleinen.

Nochmals: Vom 2. Verbandstag

Im weiteren Verlauf der Diskussion des 2. Verbandstages des DMV berichtete der Vorsitzende des Bezirksvorstandes Erfurt, Herr Herbert Marktscheffel, von der Arbeit des BV Erfurt. Er legte den Delegierten u. a. dar, wie durch eine interessante Exkursion mit einem gut vorbereiteten Programm auch die Eisenbahnfreunde in die Arbeit unserer Organisation mit einbezogen werden können. Er übergab dem Verbandstag eine eindrucksvolle Chronik der Exkursion auf der Steilrampe von Suhl bis Schleusingen als Beispiel für eine gelungene bezirkliche Veranstaltung.
Der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Doberlug-Kirchhain, Herr Georg Kerber, sprach zu den Problemen der Dokumentation und Information und wies darauf hin, daß es notwendig sei, allen Arbeitsgemeinschaften und Mitgliedern des DMV die Möglichkeit zur umfassenden Information über spezielle Probleme und fachliche Besonderheiten zu geben. Er nannte als Voraussetzung hierfür eine umfassende Dokumentation, die es in den nächsten Jahren aufzubauen gilt.
Im weiteren Verlauf der Diskussion gaben auch die Delegierten Baum, Semmler, Linke, Weber, List, Voigt, Häßlich und Querfurth weitere wertvolle Hinweise für die zukünftige Arbeit unseres Verbandes.
Die Delegierten stimmten folgender Veränderung des Statuts des DMV zu:

1. § 1.1. erste Zeile vor „DMV" hinzufügen: „der DDR".
2. § 1.1. erste und zweite Zeile: „Dachorganisation der Arbeitsgemeinschaften" ändern in „Vereinigung".
3. zweite und dritte Zeile: „Verbesserungsvorschläge" ändern in „Neuerervorschläge".
4. § 9.2. jeweils „MDN" ändern in: „M".
5. § 10.1. erste und zweite Zeile: „auf goldenem Untergrund mit rotem Rand" streichen.
6. § 2.4. a erhält folgenden neuen Wortlaut: „Die Leitungen des Verbandes zu wählen oder in die Leitungen gewählt zu werden. Als Vorsitzender einer Arbeitsgemeinschaft oder als Kassierer können nur Mitglieder gewählt werden, die das 18. Lebensjahr vollendet haben."

Das Präsidium wurde von den Delegierten beauftragt, in der nächsten Legislaturperiode folgende Aufgaben zu lösen:

1. Durch zielgerichtete Maßnahmen auf allen Ebenen unseres Verbandes die unter unseren sozialistischen Bedingungen gebotenen Voraussetzungen und Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung der Gesellschaft und der Mitglieder zu sozialistischen Persönlichkeiten wahrzunehmen.
2. Ausarbeitung von Grundsätzen für die Intensivierung der Jugendarbeit mit dem Ziel, in allen Arbeitsgemeinschaften mit Jugendlichen eine zielgerichtete Arbeit durchzuführen.
3. Durchsetzung des Wettbewerbes der Arbeitsgemeinschaften und der Bezirksvorstände untereinander mit der Ausrichtung von Höhepunkten unserer Gesellschaft. Nutzung der Wettbewerbe als Mittel zur Anerkennung der Aktivität der Arbeit und zur Gewährung finanzieller Zuwendungen auf der Grundlage der Finanzrichtlinien.
4. Einleiten von Maßnahmen zur Sicherung regelmäßiger Erfahrungsaustausche auf allen Leitungsebenen und fachspartenmäßig unter Verantwortung der Kommissionen des Präsidiums.
5. Schrittweiser Aufbau eines Dokumentations- und Informationssystems mit dem Ziel, allen Leitungen die für ihre Arbeit notwendigen technischen und organisatorischen Unterlagen zur Verfügung zu stellen.
Schwerpunkte des Dokumentations- und Informationssystems müssen sein:
   - Auswertung der Fachliteratur,
   - Archiv für Fotos und Bauzeichnungen,
   - Übersicht über vorhandene Demonstrationsanlagen und interessante Eigenbaumodelle.
6. Bildung einer Kommission für Eisenbahnfreunde zur Koordinierung aller Aufgaben auf diesem Gebiet. Erfassung der Eisenbahnfreunde schrittweise in besonderen Arbeitsgemeinschaften in allen Bezirksstädten (politische Bezirke).
7. Aktivierung aller Kräfte unserer Organisation zur erfolgreichen Durchführung des MOROP-Kongresses und des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1971.
8. Überarbeitung der Geschäftsordnung und Richtlinien des Präsidiums entsprechend den Beschlüssen des Verbandstages und Ausarbeitung von Grundsätzen zur effektiven Arbeit der Geschäftsstellen der Bezirksvorstände.

Im weiteren Verlauf des Verbandstages wurden im Namen des Präsidiums für hervorragende Arbeit in den letzten vier Jahren folgende Auszeichnungen verliehen:
Die Ehrennadel des DMV in Silber erhielten Dr. Ehrhard Thiele, Günter Mai, Klaus Gerlach (†), Martin Klemt, Helmut Kohlberger und Helmut Reinert.
Mit der Ehrennadel des DMV in Bronze wurde Karlheinz Brust und Karl Dick geehrt.
Heinz Horn wurde mit einer Ehrenurkunde und einem Präsent ausgezeichnet.
Neben dem neuen Präsidium wählte der Verbandstag auch für die nächsten vier Jahre die Zentrale Revisionskommission. Ihr gehören an: Karlheinz Brust, Werner Burandt, Achim Delang, Frithjof Thiele und Dieter Wasmund.
In der konstituierenden Sitzung wählte die Zentrale Revisionskommission Achim Delang zum Vorsitzenden.
In seinem Schlußwort dankte der Präsident Dr. Ehrhard Thiele im Namen des Präsidiums für das von den Delegierten durch die Wahl entgegengebrachte Vertrauen. Er schätzte zusammenfassend die Diskussionsbeiträge als konstruktiv ein und versprach, die vielen guten Hinweise für die Arbeit des Präsidiums in den nächsten vier Jahren zu nutzen. Er hob hervor, daß der Verlauf des Verbandstages gezeigt hat, daß sich unsere Organisation immer stärker als gesellschaftliche Kraft im Rahmen unserer Menschengemeinschaft gefestigt hat. Er dankte allen Mitgliedern und Funktionären des Verbandes für die in den vergangenen Jahren geleistete gute Arbeit und brachte seine Überzeugung zum Ausdruck, daß es unserer Organisation durch die breite und wirkungsvolle Mitarbeit aller Mitglieder gelingen wird, die vor uns stehenden Aufgaben zu lösen. Dr. Thiele dankte den Delegierten und Gästen für ihre aktive Mitarbeit und wünschte ihnen und allen Mitgliedern des Verbandes für die weitere Arbeit recht viel Erfolg, Schaffenskraft und Gesundheit.

I. SCHROCK, Brandenburg

Selbstbau eines TT-Ringschuppens

Wer eine Drehscheibe auf seiner Modelleisenbahnanlage hat, wünscht sich auch einen entsprechenden Ringschuppen dazu, und wer die Gelegenheit sieht, sich leicht einen solchen bauen zu können, wird früher oder später eine Drehscheibe haben wollen. Ringschuppen gibt es überwiegend in älterer Bauweise. Da unsere Fahrzeuge auf vielen Anlagen neuerer Art sind, ist der Gegensatz zu alten Gebäuden besonders reizvoll. Die Firma Auhagen hat die TT-Freunde mit einem hübschen zweiständigen Rechteck-Lokschuppen erfreut, der zum Bau des Ringschuppens bestens geeignet ist. Fast 95 Prozent der Teile dieses Bausatzes können verwendet werden. Je nach Torzahl werden entsprechend viele Bausätze eingekauft. Zur Abwechslung läßt man ein bis zwei Tore durch die Lokomotive öffnen oder schließen [1]. Die übrigen Tore werden im geöffneten Zustand festgeklebt. Die einzelnen Dachsegmente müssen zugepaßt werden. Die Dachteile des Oberlichtaufbaues werden aus den Dachteilen des Bausatzes gefertigt und zwar so, daß die Öffnungen unter den Rauchabzügen wieder dort hinkommen. Damit sind die Rauchabzüge in ihrer Lage durch die angegossenen Wulste arretiert. Die Teile der inneren und äußeren Dachsegmente werden aus 1,5 mm dicker Pappe hergestellt. Die Abmessungen richten sich nach den gewählten Winkeln zwischen den Strahlengleisen und dem Abstand des Schuppens von der Drehscheibenmitte. Sind die Segmente stumpf zusammengeleimt, bestreicht man sie etappenweise mit farblosem Latex-Bindemittel und wickelt danach Zwirn zum Markieren der Dachpappenkanten um die Dachteile. Nach dem Trocknen der Latex-„Farbe" schneidet man die Zwirnsfäden an den Dachkanten sauber ab. In bestimmten Abständen müssen die Bahnenden der Dachpappe ebenfalls durch Zwirnsfäden angedeutet werden.

Die Eckpfeiler aus Plaste paßt man an, um eine saubere scharfe Kante zu erhalten. Die Seitenlänge des Schuppens kann unverändert übernommen werden, denn bei den gegebenen Abmessungen paßt auch eine Dampflokomotive der Baureihe 01 hinein.

Als Rauchabzüge verwendet man quadratische Torpfosten aus dem Auhagen-Sortiment, die unter dem pyramidenförmigen Dach leicht eingesägt werden und somit eine Blechhaube vortäuschen.

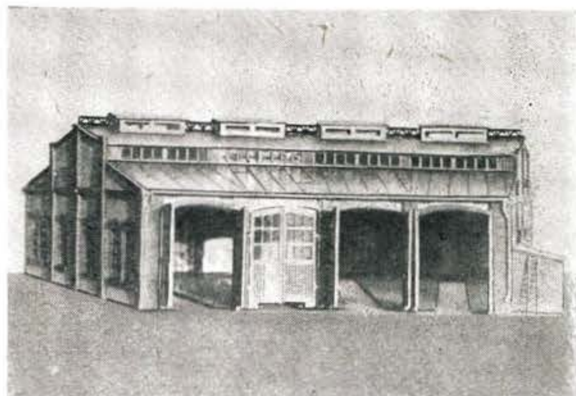
Nach jeweils zwei Toren müssen die breiten Eckpfeiler so schmal gearbeitet werden, daß aus beiden Hälften ein Pfeiler mit normaler Breite entsteht.

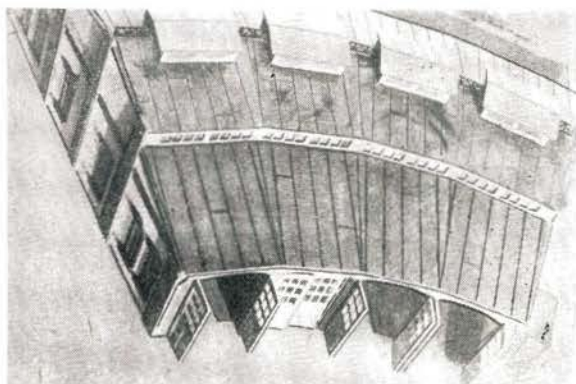
Zweckmäßig ist es auch, die Verbindungsbögen zwischen den Pfeilern abzutrennen, um die Knickpunkte besser gestalten zu können.

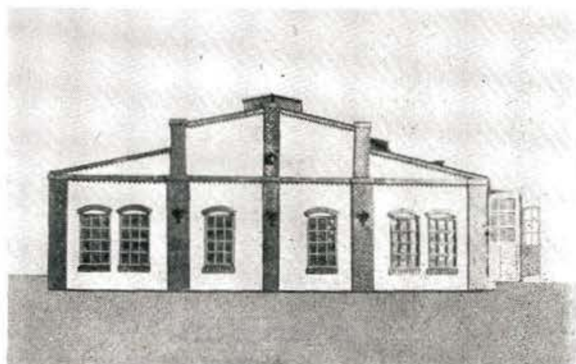
Die Fotos geben über die sonstigen Einzelheiten genügend Aufschluß, so daß auf eine weitere Beschreibung verzichtet wird.

Literatur

[1] G. Malzahn: Automatisch schließende Lokschuppentore. Der Modelleisenbahner (1969) 5, S. 149


1


2


3

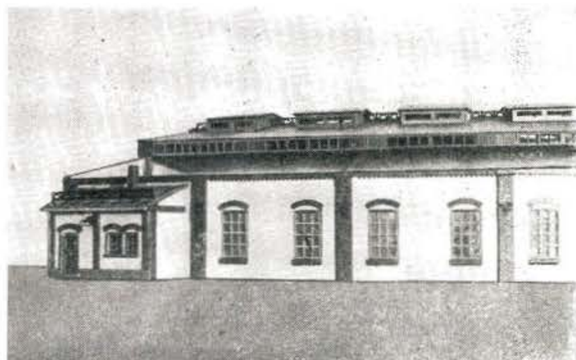

4

Bild 1 Toransicht

Bild 2 Teilansicht von oben

Bild 3 Die Rückwand des Ringschuppens mit Werkstattgebäude. Die hintere Dachabdeckung fehlt.

Bild 4 Ansicht der Schuppenseitenwand (rechts) mit Geräteschuppen

Ing. HARALD JANAS, Halle (Saale)

Künstlich verlängerte Fahrzeit

Die Platznot ist beim Aufbau einer Modelleisenbahnanlage ein dominierender Faktor. Möchte ein Erbauer einer kleineren Anlage auf eine zwei- oder auch eingleisige Hauptstrecke nicht verzichten, so wird sich fast immer ein Oval ergeben. Dieses kann auf der Rückseite mit mehr oder weniger Geschick durch einen Tunnel verdeckt werden. Der Erfolg wird aber immer sein, daß, wenn auf der einen Seite der letzte Wagen des Zuges gerade in den Tunnel fährt, das führende Triebfahrzeug diesen auf der anderen Seite bereits wieder verläßt.

Neben diesem unschönen und wenig vorbildgerechten Effekt wird außerdem als Folge dieser Anordnung eine sogenannte Rundenfahrerei der Züge eintreten. Aus den angeführten Gründen heraus habe ich bei einer früher gebauten Modelleisenbahnanlage eine Schaltung entwickelt, welche mit geringen Kosten eine große Wirkung erreichte. Eine Rundenfahrerei im bisherigen Sinne ist nicht mehr möglich. Diese Schaltung möchte ich im folgenden beschreiben. Zunächst sei gesagt, daß zur besseren Übersicht die im Bahnhof A abzweigende Nebenbahn auf der Skizze weggelassen wurde. Auf der dem Bahnhof A abgewandten Seite des Ovals wurden am Ende der jeweiligen Geraden je zwei einseitige Trennschienen eingebaut. Dieses befolgt den Zweck, daß der anhaltende und der wieder anfahrende Zug auf dem geraden Streckenabschnitt steht und somit kein Verhaken der Kupplungen in der Kurve möglich ist. Etwa $^1/_1$-Schienenlänge in Fahrtrichtung gesehen vor der ersten Trennschiene befindet sich eine Kontaktschiene. Zwischen den beiden Trennschienen wurde jeweils eine gerade Anschlußschiene eingebaut. Zum Aufbau der Schaltung wurde noch ein Schaltrelais ME 051 des VEB Piko verwendet. Der Anschluß des Schaltrelais ist aus dem Bild zu ersehen und wird deshalb nicht im einzelnen beschrieben.

Wichtiger ist die Beschreibung der Funktion der Schaltung, auf deren Wirkungsweise der gesamte Effekt beruht. Zug Nr. 1 kommt auf dem Gleis B_1 von rechts (Bild). Beim Befahren des Kontakts K_1 schaltet das Relais nach links um. Dadurch wird S_1 spannungslos und der Zug bleibt stehen, wenn das Triebfahrzeug die erste Trennschiene überfahren hat. Zug Nr. 2 kommt auf Gleis B_2 von links. Mit dem Befahren des Kontaktes K_2 schaltet das Relais nach rechts um. Somit erhält S_1 Spannung und S_2 wird spannungslos, so daß Zug Nr. 2 stehen bleibt. Zug Nr. 1 setzt dagegen seine Fahrt fort.

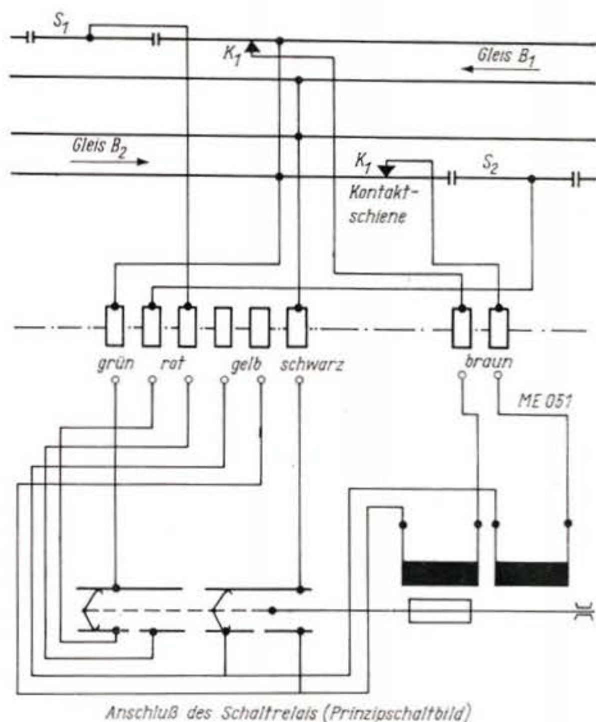
Zug Nr. 2 bleibt nun wiederum solange stehen, bis Zug Nr. 3, von rechts auf Gleis B_1 kommend, die gleiche Schalthandlung wie Zug Nr. 1 einleitet. Dann bleibt Zug Nr. 3 im verdeckten Teil des Ovals stehen, während Zug Nr. 2 seine Fahrt fortsetzt. Der von links auf dem Gleis B_2 kommende Zug Nr. 4 führt nun die gleiche Handlung wie der Zug Nr. 2 aus.

Mit diesem Wechselspiel durch die Schaltung wird erreicht, daß jeweils ein Zug im verdeckten Oval abgestellt bleibt. Da ein Zug nun solange dort steht, bis der Gegenzug auf dem Nachbargleis in den Tunnel gefahren ist, wird eine bedeutend längere „Fahrzeit“ oder auch Ausbleibezeit des Zuges erreicht. Rangierarbeiten im Bahnhof A lassen sich dadurch mit mehr Zeit ausführen, ohne daß durch sie der Zugverkehr behindert wird. Eine sogenannte Rundenraserei ist durch die gegenseitige Abhängigkeit der Schaltung nicht mehr möglich.

Modelleisenbahnfreunde, welche die Schaltung anwenden, und ein Begegnen der Züge an einem oder an beiden Tunnelportalen wünschen, versetzen die Kontaktschienen K_1 oder K_2 oder K_1 und K_2 auf etwa $^2/_1$-Schienenlänge vor die Tunneleinfahrt. Dieser kleine Kniff erzeugt bei guter Landschaftsgestaltung und einem echt wirkenden Tunnelportal eine richtige Augenweide.



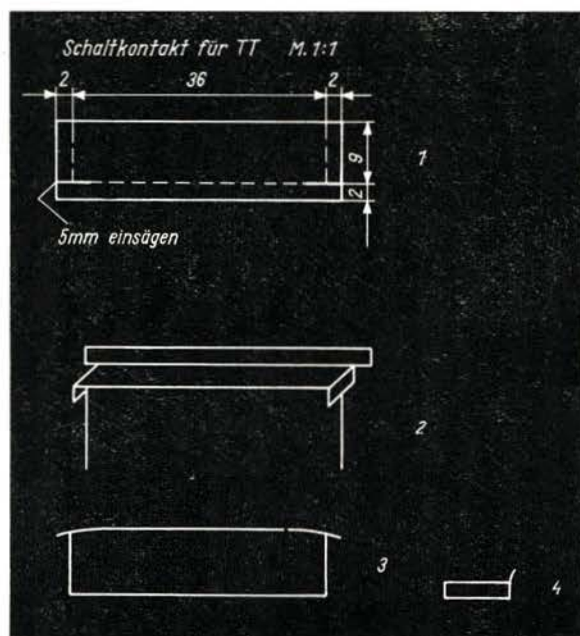
Anordnung des Streckenabschnittes



Anschluß des Schaltrelais (Prinzipschaltbild)

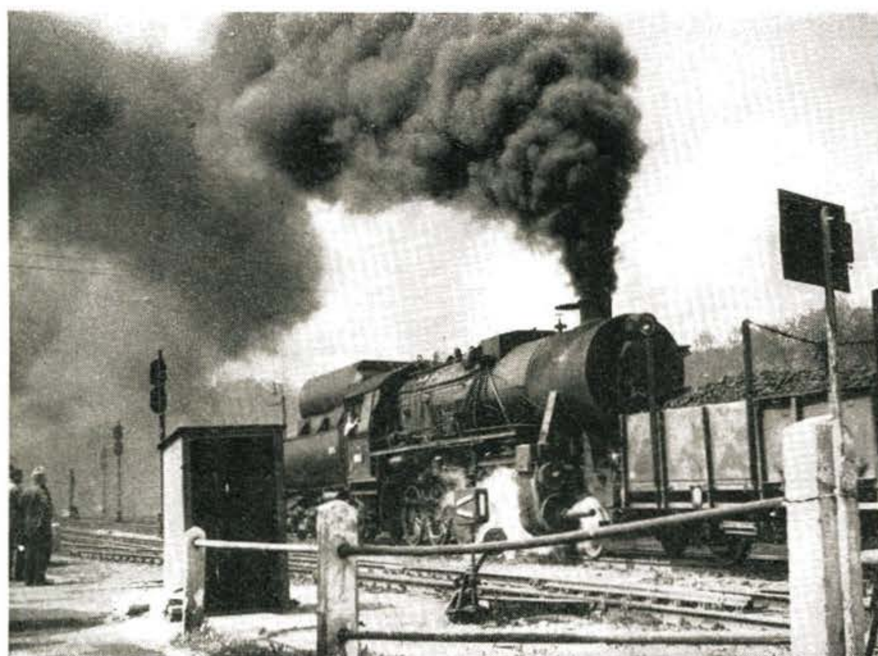
KURT WEBER, Plauen

Schaltkontakt für TT



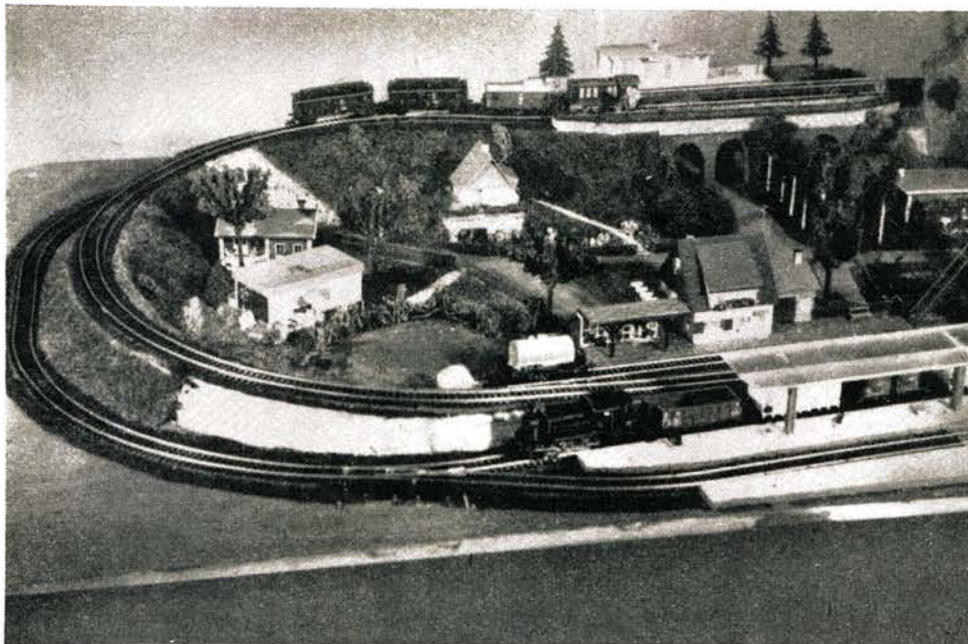
Jede Modellbahnanlage ist mit Schaltkontakten ausgestattet. Bei der Planung muß bereits die Lage der Kontakte festgelegt werden, um Schaltgleisstücke oder Kontaktgarnituren einzubauen. Es gibt wohl kaum einen Modelleisenbahner, der nicht noch nachträglich Kontakte einfügt. Da kommen dann nur noch Kontaktgarnituren in Betracht. Bei den fest verlegten Gleisen macht das oft große Schwierigkeiten. Außerdem stört die außenliegende Anschlußklemme. Ich helfe mir deshalb auf folgende Weise: Benötigt wird ein Stück Messingblech 11 × 40 × 0,4 mm (1). Aus der Zeichnung 2 geht hervor, wie dieses gebogen wird. Die seitlichen nach unten gebogenen Laschen umfassen acht Schwellen des TT-Gleises und sichern das Kontaktblech in der Längsrichtung. Die Breite ist so bemessen, daß das Blech zwischen den Schienennägeln liegt und damit eine Bewegung quer zum Gleis unmöglich ist. Die Längslasche wird so hochgebogen, daß sie etwa 0,7 mm von der Schiene entfernt mit dieser in gleicher Höhe liegt. Die vorher nach innen eingesägten Enden (Zeichnung 3) dienen als Leitstücke. An die seitlichen Laschen lötet man je ein Stück Kupferdraht etwa 0,8 mm stark und führt die Drähte in 1 mm vorgebohrten Löchern durch die Bodenplatte. Sicherer ist, wenn man das Kontaktblech einsetzt, die Löcher in die Bodenplatte bohrt, die Kupferdrahtstücke durchsteckt und dann erst an die Laschen lötet. Die Kupferdrähte werden unter der Bodenplatte umgebogen. Sie dienen gleichzeitig als Anschluß.

Anfertigung und Einbau gehen fast schneller vonstatten als sie sich hier beschreiben lassen. Ein schwarzer Nitrolackanstrich macht das Kontaktblech beinahe unsichtbar. Mehrere Vorteile bietet dieser Schaltkontakt: Feste Lage, Wegfall der außenliegenden Anschlußklemme und leichter nachträglicher Einbau an jedem beliebigen geraden Gleisstück selbst zwischen Schienenstößen.



Eine Güterzuglokomotive der BR 555 der ČSD (ex BR 52 DR) mit Ölhauptfeuerung

Foto: W. Ilgner, Marienberg / Erzgeb.



Nur eine Kleine

Als bisher reiner „Fahrbetriebs-Mann" auf einer größeren, aber ziemlichen kahlen H0-Anlage fand ich beim Bau dieser kleinen TT-Platte für einen Bekannten die Freude am Detail.
Es wurde auf 140 × 80 cm Fläche auf Schaumstoff-Gleisbett ein Oval mit Ausweich- und Abstellgleissowie eine Bergstrecke verlegt. Die Verdrahtung erfolgte nach einer Z-Fahrstraßenschaltung über einen Tastenblock, so daß die Bedienung auch durch den sechsjährigen Sohn fehlerlos gesichert ist. Eben deshalb wurden auch die Prellbockgleise mit Ventilzellensicherung versehen.
Zur betriebssicheren Fahrstromversorgung mit einem vorhandenen alten ME-002-Netzanschlußgerät (U_{max} = 16 V) wurde dieses ohne Umbau auf Halbwellengleichrichtung geschaltet.
(Vordere Klemme Bahn- und hintere Klemme Zubehörstrom)
Auf die Aufstellung von Signalen wurde bewußt verzichtet.
Die Gebäude stammen z. T. aus Bausätzen, ebenso wurde ein Teil der Bäume und Büsche aus gebleichtem Island-Moos selbstgefertigt.
Das Gelände wurde mit Streumaterial und Matten gestaltet, das „Gebirge" im Hintergrund besteht aus Schaumpolystyrol.
Es verkehren ein Personenzug mit einer V 36 und ein Güterzug mit BR 94. Rangiermöglichkeiten sind im Bergbahnhof gegeben. Die Anlage kann jederzeit erweitert werden.

Helmut Wolf



● daß die Bulgarische Staatsbahn bis 1971 die stark frequentierte Strecke Sofia – Burgas (500 km) elektrifizieren wird? Die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht sich dadurch im Reiseverkehr um 30 und im Güterverkehr um 35 Prozent. *Ki.*

WISSEN SIE SCHON ...

● daß im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR) rund 20 000 Gleisendabschlüsse vorhanden sind?

● daß Finnland 27 elektrische Lokomotiven in der Sowjetunion kauft?
Die ersten sechs Maschinen sollen 1972 geliefert werden. Zwei Jahre später soll der gesamte Auftrag ausgeliefert sein. Insgesamt stellt die finnische Regierung für die Elektrifizierung 86 Mio Fmk zur Verfügung, von denen die Hälfte für die Lokomotiven vorgesehen ist. *Schi.*

● daß mit dem Bau einer ersten U-Bahn-Linie in Amsterdam begonnen werden soll? Die sogenannte Ost-Linie soll etwa 18 km lang sein und von dem neuen Wohnviertel Bijlmermeer zum Zentrum der Stadt führen.
Die Kosten wurden auf 390 Mio hfl veranschlagt. Die erste Linie stellt ein Teil eines Projektes für ein U-Bahn-Netz mit vier Linien dar. *Schi.*

● daß die British Railway ermächtigt worden ist, für die Elektrifizierung der Strecke Crewe – Glasgow 25 Mio Pfund auszugeben?
Damit wird die rund 680 km lange Strecke von London Euston Station bis Glasgow mit dem einheitlichen System 50 Hz 25 kV elektrifiziert sein. Die Fahrzeit für die schnellsten Züge soll dann nur noch 5 Stunden betragen. Nach Beendigung der Arbeiten 1974 soll diese Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 130 km/h befahren werden. 30 Lokomotiven der Baureihe 86 mit geänderten Drehgestellen, vollabgefederten Fahrmotoren und gefederter Brückenabstützung befinden sich im Bau. *Schi.*

● daß es in Schweden eine elektrische Schnellzuglokomotive Typ F gibt, bei der Achsanordnung und Triebwerksaufbau stark ähnlich denen der deutschen E 18 sind? *Foto: Ingvar Rohr, Lindome*



AUS DEM TRANSPRESS-VERLAG

Verkehrsströmungslehre

Potthoff

TRANSPRESS
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Band 2, Betriebstechnik des Rangierens,

264 S., 18,00 M

Band 3, Die Verkehrsströme im Netz
251 S., 18,00 M

beide in 2., überarbeiteter Auflage

Wer Band 1 kennt, wird nunmehr in der Gewißheit bestätigt, daß die Verkehrsströmungslehre von Potthoff höchste Ansprüche befriedigt — aber auch hohe Anforderungen an die Leser stellt. Gleichwohl dürfte für die meisten Berechnungen das mathematische Wissen der 10-Klassen-Schule genügen. Lehrer für Mathematik und Physik, die Freunde der Eisenbahn sind, finden hier eine Fülle von Beispielen, mit denen sie den Unterricht würzen und praxisnah gestalten können. Aber auch wer auf eine exakte Berechnung der Kräfte, Zeiten und Abhängigkeiten keinen Wert legt, findet noch genügend Text, der das Lesen lohnt.

Band 2 gliedert sich in die Kapitel „Die Aufgaben des Rangierens und die Gestaltung der Rangierbahnhöfe", „Der einzelne Rangiervorgang", „Die technische Durchführung des Rangierens" („Die Arbeit in den Richtungsgleisen", „Das Nachordnen", „Die Rangierarbeit in den Ausfahrgleisen"), „Hilfsmittel der Rangiertechnik" und die „Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Rangierbahnhöfe". Für den Modelleisenbahner dürften noch von besonderem Interesse sein die Abschnitte über Rangierstellwerke, moderne Verständigungsmittel und die Organisation der Rangierarbeit. Er erhält zahlreiche Hinweise, um seine eigene Anlage und die Rangierarbeit zweck- und vorschriftsmäßiger und noch lebendiger zu gestalten. Sind in Band 1 und 2 die Einzelvorgänge und die ihnen zugrunde liegenden Bedingungen, Fragen der Durchlaßfähigkeit von Strecken und Bahnhöfen sowie die Rangiertechnik Gegenstand der technologischen Darstellung, so geht es in Band 3 um das Gesamtbild des Verkehrsablaufes in einem ganzen System oder Verkehrsnetz. Da die zeitlich veränderlichen Verkehrsströme nicht allein in streng funktionalem Zusammenhang, sondern auch zufällig ablaufen, werden diesmal für das Verständnis der mathematischen Darstellung auch Kenntnisse aus der Wahrscheinlichkeitsrechnung benötigt. Aber selbst hierfür gilt das schon Gesagte, daß in jedem Abschnitt längere Textpassagen auch ohne gedankliche Rechenarbeit zu verstehen sind. Wer sich jedoch der Mühe unterzieht, wird die Problematik des komplizierten Verkehrsablaufs in voller Schönheit erfassen und erkennen, daß bei allem Streben nach Automatisierung dem handelnden Menschen noch ein weiter (Ermessens-)Spielraum zukommt.

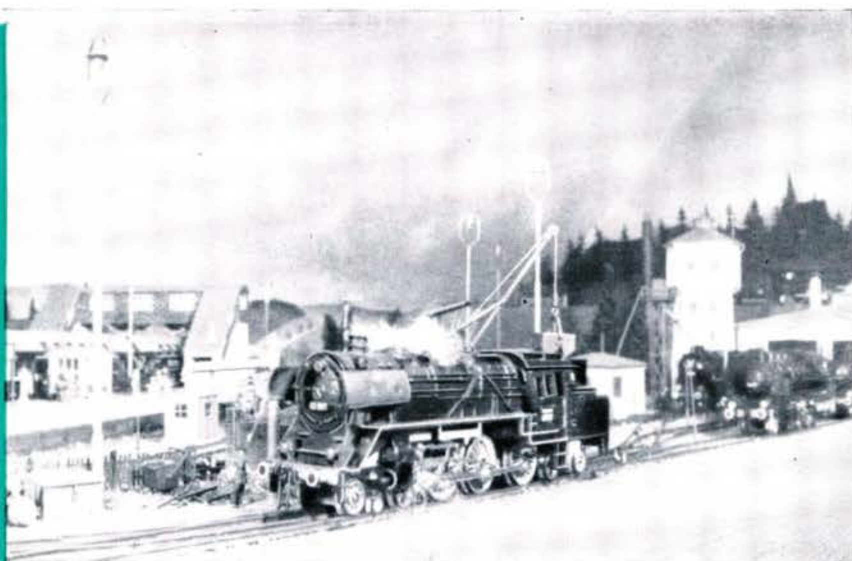
Nach einer einleitenden Verkehrsmaßlehre und Definition der zusammengesetzten und Verkehrsbezugsgrößen werden die Verkehrswege vom Anlagenstandpunkt untersucht, und zwar die räumliche Verteilung des Verkehrs, die Flächenerschließung, die Leitungswege und die Lage der Knotenpunkte. Die Verkehrsströme vom Fahrzeugstandpunkt gliedern sich in Güterwagenumlauf und Güterzugbildung, Sammelbahnhöfe, Leerwagenverteilung, Fahrzeugbedarf und Fahrzeugaustausch. Gerade dieses Kapitel erfordert Kenntnisse für die Beispiele der linearen und quadratischen Optimierung, der Vektor- und Matrizenrechnung sowie für die Zuordnungsaufgaben. Die auf den ersten 200 Seiten dieses Bandes behandelten Probleme setzen voraus, daß es sich um zeitlich unveränderliche, sogenannte stationäre Vorgänge handelt, was zwar für kurze Zeitspannen zutrifft, für größere Zeiträume aber keinesfalls als allgemeingültig angesehen werden kann. Deshalb stellt das Kapitel „zeitlich veränderliche Verkehrsvorgänge" die krönende Zusammenfassung, aber auch den höchsten Schwierigkeitsgrad dar. Erwähnt seien schließlich die Abschnitte über städtischen Nahverkehr, Fernschreibverkehr, Auswertung von Straßenverkehrszählungen, Bedienung bei unvollständiger Information und Verkehrsschwund bei Anpassung an das Aufkommen.

Es versteht sich von selbst, daß die grundlegenden Ausführungen nicht nur auf den Eisenbahnverkehr, sondern auf jeglichen Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft zutreffen.

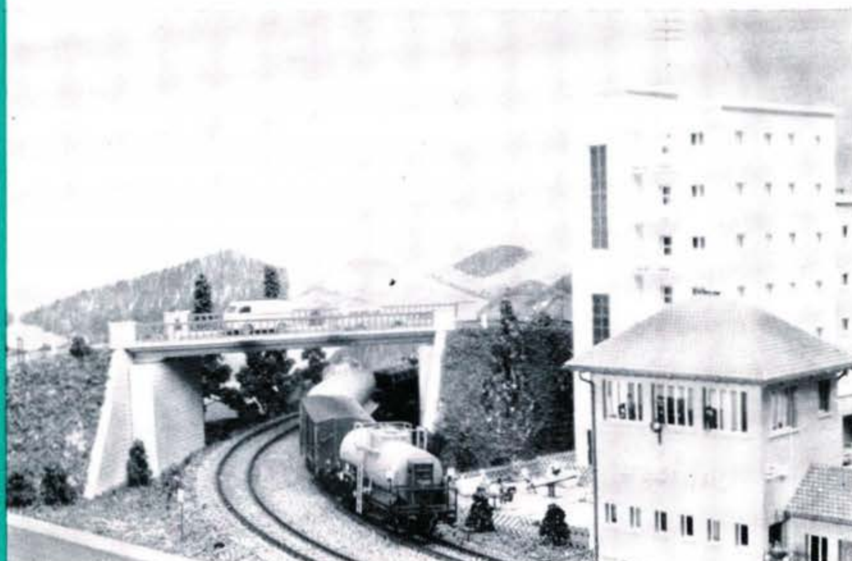
Der Leser unserer Zeitschrift mag sich vielleicht wundern, warum die Verkehrsströmungslehre an dieser Stelle so ausführlich besprochen wurde. Wir sind jedoch der Ansicht, daß für Gegenwart und Zukunft die zunehmend wissenschaftliche Durchdringung der Freizeitbeschäftigungen typisch ist. *R. E.*

Bau und Foto

Diese beiden Worte stehen als Stempelaufdruck auf der Rückseite der Fotos, die uns von Herrn Joachim Schnitzer, Kleinmachnow, erreichten. Herr S. ist demnach nicht nur ein von vielen Internationalen Modellbahn-Wettbewerben her bekannter und erfolgreicher Modelleisenbahner, sondern mindestens auch ein ebenso vorzüglicher Fotograf.



1



2



3

Bild 1 Geschickt wurde die H0-Anlage von Herrn S. unter der Dachschräge untergebracht, wobei eine hervorragende Hintergrundgestaltung eine verblüffende Tiefenwirkung erzielt

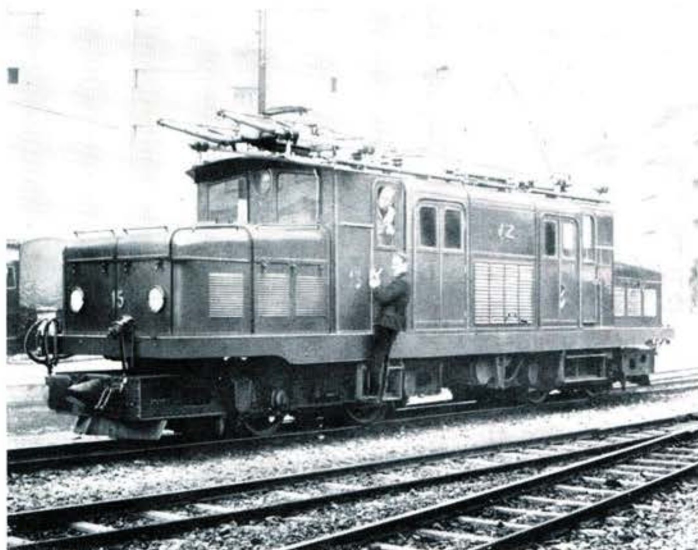
Bild 2 Herr S. ist äußerst vielseitig in seinem modellbahnerischen Können. So fertigt er neben vielen Wagen- auch zahlreiche Gebäudemodelle selbst an. Beim letzten Internationalen Modellbahn-Wettbewerb erregte sein Empfangsgebäude wegen der minutiösen Inneneinrichtung berechtigtes Aufsehen. Auch das im Bild sichtbare Stellwerk „Steinau" legt hierfür ein beredtes Zeugnis ab.

Bild 3 Sagen Sie selbst, muß man nicht mehrmals hinsehen, um mit Sicherheit feststellen zu können, ob es sich um Wirklichkeit oder Modell handelt?

Fotos: J. Schnitzer



interessantes von den eisenbahnen der welt ++





Ellok HGe 4/4 Nr. 15 der Brig–Visp–Zermatt-Bahn beim Rangierdienst in Brig

Foto: Urs Nötzli, Zürich

Zug 125 E der Rhätischen Bahn auf dem Landwasser-Viadukt unterhalb Filisur auf der Albulastrecke. Regt dies Foto nicht zur Landschaftsgestaltung an?

Foto: Urs Nötzli, Zürich



Auf den nördlichen Strecken der NSB zu Hause sind diese vom Modell in allen Nenngrößen her gut bekannten Diesellokomotiven. Unser Bild zeigt den Expreß Oslo–Trondheim.

Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin







Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Elektrische Lokomotive, Serie Ae 6/6 der SBB

Von den Schweizerischen Bundesbahnen wurden in den letzten 15 Jahren 120 dieser 6000 PS starken elektrischen Lokomotiven, Serie Ae 6/6, für den Einsatz im schweren Güterzugdienst auf der Gotthardstrecke gekauft. Den mechanischen Teil der Maschine lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur; für die elektrische Ausrüstung sorgte Brown, Boveri & Co. in Baden. Im wesentlichen stimmt die gesammte Bauserie mit den Ausführungen der Prototyp-Lokomotiven überein.

1. Fahrzeugaufbau

Wie aus der Maßskizze hervorgeht, handelt es sich bei der Serie Ae 6/6 um ein sechsachsiges Triebfahrzeug mit zwei Endführerständen. Der Lokomotivkasten wurde in selbsttragender und verwindungssteifer Bauweise ausgeführt und vereinigt Bodenrahmen, Seitenwände und Dach. Er stützt sich über Gleitschuhe auf zwei links und rechts der mittleren Treibachse angeordnete Doppelblattfedern, deren Enden durch Querbalken miteinander verbunden sind. Diese Balken wurden unter dem Drehgestellrahmen durchgeführt und mit Pendeln daran aufgehangen. Dadurch kann der Lokomotivkasten zur Fahrtrichtung quer ausschwingen.

Die Längsträger des Rahmens bestehen aus 6 mm starkem Abkantblech; für die Seitenwandverkleidung wurde 2,5 mm Blech verwendet. Zerstörungselemente sind von der 37. Maschine an eingebaut worden, die hinter den Puffern angeordnet wurden und aus einer Kombination von Platten und Stahlrohren bestehen. Sobald die Stoßkraft einen bestimmten Wert übersteigt, werden die Rohre faltenartig zusammengestaucht, wobei sie in der Lage sind, das Sechseinhalbfache der Stoßenergie des Puffers zusätzlich zu vernichten.

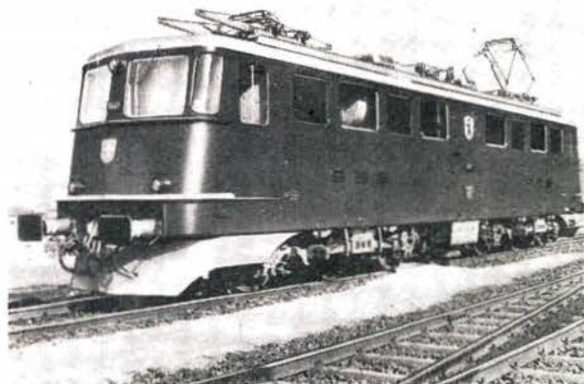
2. Laufwerk

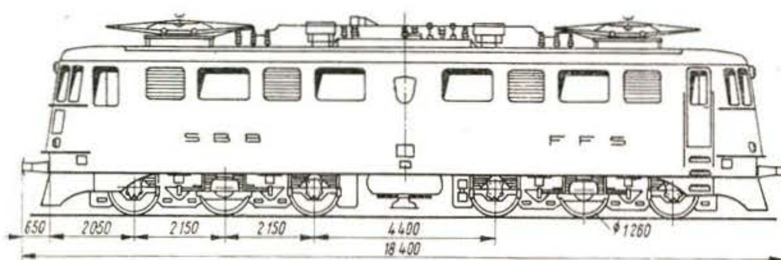
Wie schon erwähnt, handelt es sich um eine sechsachsige Maschine mit zwei gleichausgeführten Drehgestellen. Der Drehgestellrahmen besteht aus Hohlträgern, wobei die obere Hälfte der Längsträger und die Kopf- und Mitteltraversen aus Abkantblechen geformt sind. Der Rahmen stützt sich über je zwei Schraubenfedern auf seitliche Tragarme der Achsbuchsen ab. Zur Dämpfung ihrer Schwingungen dienen seitlich der Federn angeordnete Reibungsdämpfer. Der Reibungsdämpfer, ein einfacher Stab, ist nach oben hin am Drehgestellrahmen befestigt und unten zwischen zwei durch Federdruck belastete Reibscheiben eingeklemmt. Die Endachsen der Drehgestelle lagern seitlich elastisch. Diese vier Achsen haben innere und äußere Achslastgehäuse. Zwischen den jeweils beiden Gehäusen sind Gummielemente angeordnet, die zur Querrichtung hin elastisch sind. Dadurch hat jede Achse ein Seitenspiel von ± 10 mm. Jede Achsbuchse der Endachse hat außerdem vier axial angeordnete Schraubenfedern, die die Achsen seitlich starr führen.

Die Achsbuchsen selbst werden über zylindrische Zapfen geführt, die in den Längsträgern des Drehgestellrahmens gelagert sind und in den Innenraum der Schraubenfedern hineinragen. Die Führungszapfen gleiten in Bronzebuchsen und sind in der Achsbuchse eingepreßt. Geschmiert wird über ein nach außen hin staubfrei abgeschlossenes Ölbad.

Die Fahrmotore stützen sich auf dem Drehgestellrahmen ab. Die beiden äußeren Motore sind gegen die Drehgestellmitte hin versetzt, der mittlere ist senkrecht über der zugehörigen Achse angeordnet. Da der Fahrmotor den Raum über der mittleren Achse voll beansprucht, wurde an Stelle eines Drehzapfens ein ideeller Drehpunkt gebildet, in dem die schon im ersten Abschnitt erwähnten Gleitschuhe der Lokomotivabstützung in einer bogenförmigen Gleitbahn laufen, deren Zentrum in Drehgestellmitte liegt. Die Gleitbahn ist in der Horizontalebene mit dem Federbund der Doppeltragfeder fest verbunden, wodurch die Federn bei seitlichen Ausschlägen vom Lokomotivkasten mitgenommen werden. Die Gleitbahnen lagern auf gewölbten Auflageplatten und ermöglichen auch Winkelausschläge der Drehgestelle in der Vertikalebene.

Gesamtansicht der elektrischen Lokomotive, Serie Ae 6/6





Maßskizze der elektrischen Lokomotive, Serie 6/6

Vor und hinter dem mittleren Fahrmotor sind die Drehgestellrahmen durch einen Querbalken verbunden mit einem nach unten gerichteten Mitnehmerzapfen. Jeder Zapfen greift in ein kugelförmiges Lager, das in einem Querjoch ruht und unter den Längsträgern des Drehgestellrahmens durchgeführt außen fest mit dem Bodenrahmen des Lokomotivrahmens verbunden ist. Im Querjoch können sich die Lager der Mitnehmerzapfen seitlich um ± 47 mm verschieben. In Längsrichtung beträgt das Lagerspiel 10,5 mm gegen die äußere Treibachse und 1,5 mm innen gegen die Drehgestellmitte. Neben der zwangslosen Drehung des Drehgestells wird damit gleichzeitig erreicht, daß die Drehgestelle in beide Fahrtrichtungen des Fahrzeugs „ziehen".

Die Drehgestelle sind miteinander durch eine Querkupplung verbunden, um den Anlaufwinkel und den Führungsdruck der vorlaufenden Räder zu verringern. Diese Querkupplung besteht aus Deichseln mit gleichschenkligen Holmen, die an der inneren Kopftraverse der Drehgestellrahmen gelenkig in vertikaler Richtung angebracht sind. Über zwei gummibereifte Rollen bewegt sich die Querkupplung auf der Lauffläche einer mit dem Lokomotivkasten verbundenen Tragtraverse. Alle Lokomotiven haben Achsausgleichvorrichtungen, mit denen die bestmögliche Reibungsgrenze erreicht werden kann. Eine zusätzliche Belastung der vorlaufenden Achsen ermöglicht diese Vorrichtung, die an den beiden äußeren Enden des Drehgestellrahmens angebracht ist. Die Ausgleichvorrichtung besteht aus einem Druckluftzylinder, der am Lokomotivrahmen befestigt ist. Die Kraft vom Zylinderkolben wird über ein Winkelhebegestänge auf ein kurzes Seil übertragen, das wiederum an der Drehgestellkopftraverse angreift. Die Vorrichtungen ermöglichen, daß die Achsdrücke der Achsen 1 und 3 bzw. 4 und 6 bei einer bestimmten Zugkraft gleich sind.

3. Antriebsanlage

Für die Übertragung der Motorleistung auf die Treibachsen dient ein von Brown, Boveri & Co. entwickelter Federantrieb, bei dem das große Zahnrad auf einem Hohlwellenstummel der Achse gelagert ist. Die Zahnräder haben Schrägverzahnung; die Übersetzung beträgt 1:2,56. Die Achsantriebe in jedem Drehgestell liegen auf der gleichen Seite.

Die Lokomotiven sind mit Einphasen-Wechselstrom-Fahrmotoren vom Typ ELM 982 St ausgerüstet. Es handelt sich um eine robuste Ausführung mit einem spezifischen Leistungsgewicht von 3,8 kg/PS-Stundenleistung, wenn für die Leistungsauslegung eine Nenndrehzahl von 70 Prozent der maximalen Betriebsdrehzahl von 835 min^{-1} zugrunde gelegt wird.

Die Motoren werden fremdbelüftet; die Luft gelangt durch an der Lokomotivseitenwand angebrachte Jalousien und Doppelventilatoren zu den Luftanschlußöffnungen der Fahrmotoren. An die Ventilationsanlagen sind gleichzeitig auch die Ölkühler für den Transformator und die Zusatzeinrichtungen für die Rekuperationsbremse angeschlossen.

Da die Fahrmotoren grundsätzlich parallel geschaltet sind, wird insbesondere unter Berücksichtigung der großen Regelstufenzahl das Reibungsgewicht der Lokomotive bei schweren Anfahrten bestmöglich ausgenutzt. Durch den Wegfall umfangreicher Schalteinrichtungen im Motorstromkreis wurde für die Fahrmotoren bei größerem Strom eine für die Kommutation günstige und nicht zu hohe Klemmenspannung gewählt.

Je Drehgestell-Motorengruppe umfaßt der Motorstromkreis einen elektropneumatisch betätigten Wende- und Bremsumschalter mit vier Stellungen für das Fahren und Bremsen vorwärts und rückwärts. Im Bedarfsfalle ist es möglich, über einen Hebel vom Bedienungsgang her einen Fahrmotor elektrisch von den übrigen Motorstromkreisen abzutrennen.

4. Steuerungseinrichtung

Die Steuereinrichtung ist als Nachlaufsteuerung ausgebildet worden. So wird beim Drehen des Steuerkontroller-Handrades im Führerstand auf eine bestimmte Fahrstufe ein Schaltkontakt geschlossen und damit der Steuermotor des Stufenschalters eingeschaltet. Sobald der Stufenschalter die eingestellte Stufe erreicht hat, wird der Kontakt unterbrochen und der Steuermotor stillgesetzt. Falls die Steuerstromquelle nicht in Ordnung sein sollte oder ein Fehler im Steueraggregat ist, kann für den Stufenschalter ein mechanischer Notantrieb verwendet werden.

Diese zwei voneinander unabhängigen Steuermöglichkeiten sind bei dem in steigungsreichen Strecken üblichen Einsatz der Maschinen besonders wichtig.

Der Steuerkontroller hat außer dem festaufgebauten Handrad für die Regelung der Fahrgeschwindigkeit in 27 Stufen mit einer Vorstufe beim Fahren und in 16 Stufen beim elektrischen Bremsen noch die Stellungsanzeigevorrichtung des Stufenschalters und den Handgriff mit Kontaktwalze für das Umsteuern der Fahrtrichtung.

5. Bremsausrüstung

Die Lokomotiven wurden mit einer indirekt wirkenden und mit einer direkt wirkenden Bremse, mit einer Feststellbremse und mit einer Rekuperationsbremse ausgerüstet.

Die indirekt wirkende oder auch als automatisch bezeichnete Anlage ist die eigentliche Betriebsbremse, die indirekt wirkende wird als Rangierbremse verwendet.

Eingebaut wurden überwiegend Einrichtungen von Oerlikon; u. a. das Führerbremsventil FV 4a und das abstufbare Steuerventil LSt 1 mit Kombination Schleuderbremse und den Lösemöglichkeiten bei R- und G-Bremse.

Am Bodenrahmen des Lokomotivkastens sind die vier Bremszylinder befestigt. Der Kolbendruck aus jedem Bremszylinder wirkt auf je eine äußere Treibachse sowie zur Hälfte auf die mittlere Achse. Im Gestängesystem eines jeden Zylinders ist ein selbsttätig wirkender Gestängesteller eingebaut zur Kompensation der sich abnutzenden Bremsklotzsohlen.
Da die Maschinen überwiegend auf der Gotthardstrecke mit den langen und starken Gefällen eingesetzt sind, erhielten sie eine Rekuperationsbremse, Bauart MFO. Über 16 Stufen ist diese Bremse regulierbar. Um eine große Bremskraft bei niedriger Fahrgeschwindigkeit und eine geringe Bremskraft bei hoher Fahrgeschwindigkeit einstellen zu können, wurde eine automatisch wirkende Umschaltung für zwei Geschwindigkeitsbereiche vorgesehen. Hierdurch ist ein günstiger Leistungsfaktor in beiden Teilbereichen zu erzielen.

6. Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Stromart	16 2/3 Hz, 15 kV
Länge der Puffer	18 400 mm
Stundleistung bei 74,0 km/h	6 000 PS
Dauerleistung bei 78,5 km/h	5 600 PS
Zugkraft bei 78,5 km/h	18,1 t
Anfahrzugkraft	33,0 Mp
Anhängelast auf 26 0/00 Steigung	650 t
Leistung an den Triebmotorwellen	6 000 PS
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Dienstgewicht	120 t

PLASTTEILE AUS OYBIN

Direkt am Fuße des Berges Oybin im Zittauer Gebirge spucken die Automaten der Firma Stärz & Co. Plasteteile aus, klicken Maschinenteile und zischen Spritzpistolen. Der Betrieb, der von Dipl.-Ök. Gustav Kiesewetter geleitet wird, ist ein wichtiger Zulieferer für alle Modelleisenbahnen herstellenden Betriebe der DDR. In Oybin entstehen lackierte und dekorierte Gehäuse für Modellbahnlokomotiven und -wagen, Rahmen oder andere Funktionsteile aus Polystyrol.
Selbstverständlich erfährt man in solch einem Betrieb aus erster Hand, was es Neues auf dem Sektor Modelleisenbahn gibt.
Da ist zunächst ein vierachsiger Kesselwagen, der im Rahmen des TT-Sortiments der Firma Zeuke & Wegwerth in sechs Varianten hergestellt wird: In Silber mit dem Emblem des Erdölverarbeitungskombinats Schwedt, in Dunkelgrün als ČSD-Wagen, in Weiß mit der blau-roten Aufschrift „Primagaz" für Frankreich (Bild 1), in Braun-Schwarz für MAV (Ungarn) und in zwei Aufmachungen für die Bundesbahn.
Rot mit einem elfenbeinfarbigen Streifen sind die neuen Gehäuse der Ellok BR 211 der Deutschen Reichsbahn, die bisher einfarbig grün waren.
In der Nenngröße H0 wird für den VEB Piko Sonneberg ein neues Oberteil für die Ellok BR 242 der Deutschen Reichsbahn hergestellt. Als Rekonstruktionserzeugnis gibt es bei Piko ferner einen vierachsigen Eiskühlwagen und einen vierachsigen Kesselwagen mit neuem Drehgestell, das hervorragende Laufeigenschaften hat. Der Eiskühlwagen ist in leicht veränderter Form auch in SU-Ausführung im Produktionsprogramm.
Im IV. Quartal 1970 begann Piko mit der Produktion eines Containertragewagens in H0, dessen Plasteteile ebenfalls bei der Firma Stärz entstehen. Die dazugehörigen Kühlkontainer werden als ein Kooperationserzeugnis der Firma Hruska (Glashütte) in einem modernen Flachdruckverfahren bedruckt. Im ersten Quartal 1971 wird bei Gützold (Zwickau) die Diesellok BR 120 voll in die Produktion gehen.
Höheres Fachwissen bedeutet auch hier höhere Qualität der Produktion. Die Modellbahnteile werden bereits automatisch hergestellt. Am Anfang der Automatenkette wird Polystyrolgranulat eingeschüttet, an ihrem Ende wird das fertige Teil ausgeworfen. Eine sinnvolle Gruppierung ermöglicht es, dabei zwei oder drei Automaten von einer Arbeitskraft überwachen und warten zu lassen.



Bild 1 Dieser Kesselwagen ist für den Export bestimmt.



2



4



3

Bild 2 Blick in den Maschinenraum mit den Spritzgußautomaten

Bild 3 Komplementär Dipl.-Ök. Gustav Kiesewetter (stehend) in der Abteilung mit den Stahlklischeeumdruckmaschinen

Bild 4 An diesen Rundspritzautomaten erhalten die Wagen ihre Grundfarbe. Fotos: R. Kitte

Bei Stärz & Co. werden annähernd 500 Standardteile hergestellt. Nach der Formgebung folgt die Färbung nach verschiedenen Verfahren. Auch hier spielen Rationalisierung und Automatisierung eine bedeutende Rolle. So ist vorgesehen, in nächster Zeit u. a. die Farbspritzerei des Betriebes zu vergrößern und zu modernisieren. Doch ist dies nur eine Seite der Medaille. Nicht allein die Technologien haben sich geändert. Auch die Belegschaft der Firma Stärz nutzt alle Möglichkeiten der Qualifizierung. So z. B. die vom Leitbetrieb VEB Sonneberg geschaffene Möglichkeit, an der Betriebsakademie in Oybin den Facharbeiterbrief als Chemiefacharbeiter zu erwerben.

So ist dieses relativ kleine, aber rührige Betriebskollektiv bemüht, nicht nur hochwertige Zulieferteile für die Modellbahnindustrie der DDR zu produzieren, sondern auch immer wieder nach neuen Wegen und Methoden zu suchen, um dieses Ziel zu erreichen. G. K.

Mitteilungen des DMV

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

Am 23. April 1971 findet im Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, Taubenstraße 42, ein Fachvortrag über die „Verwendung von Kunststoffen im Modellbau" statt.

Bezirksvorstand Dresden

Der BV Dresden veranstaltet am 13. Juni 1971 für Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn eine Sonderfahrt von Karl-Marx-Stadt Hbf über Zwönitz – Aue – Grünstädtel – Annaberg – Flöha zurück nach Karl-Marx-Stadt. Abfahrt gegen 9.00 Uhr. Mitropa im Zug; unterwegs Fotohalte, Scheinanfahrten usw. Mittagessen wird organisiert. Fahrpreis etwa 12,00 M, Kinder 6,00 M. Teilnahmemeldungen bzw. Kartenbestellungen bis zum 5. Juni 1971 an den Modellbahnfreund Werner Ilgner, 934 Marienberg, Freiberger Straße 10, richten.

Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" Leipzig

Am 1. April 1971 findet in den Räumen der Gruppe Zentrum ein Fachvortrag statt. Thema: E-Technik für Anfänger. Beginn: 17.30 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Suche Fotos von DR-Dampflokomotiven (Postkartenformat) und Spur-0-Fahrzeuge aus der Vorkriegsproduktion.

4/2 Suche: Gehäuse für BR 23 (Piko H0), Gehäuse für BR 50 (H0) sowie Schlepptender für BR 50 (evtl. nur Gehäuse).

4/3 Suche: „Modellbahnpraxis-Informationen über die TT-Bahn" Hefte 1 bis 7.

4/4 Suche für Spur H0: BR 01, BR 03, BR 23, E 32

4/5 Suche: E 70 (TT), Modellbahnpraxis Heft 2. Biete: Modellbahnpraxis Heft 6; Fotos (Weltpostkarte) von Triebfahrzeugen der DR: Dampflok, Diesellok, Verbrennungsmotortriebwagen.

4/6 Suche: Dampflok BR 81 H0 (Piko) sowie Bilder und Fotos von Schmalspurstrecken und Anlagen der DR.

4/7 Suche: „Das Signal" Hefte 1–29, Piko-Lok BR 50 H0. Biete: Piko- und Pilz-Gleismaterial (gebraucht).

4/8 Suche für H0: BR 50, BR 84, E 63; folgende Schmalspurartikel der Firma Herr: BR 99, Personen-, Gepäck-, Güter- und Rollwagen sowie Kuppelstangen.

4/9 Suche „Der Modelleisenbahner" Hefte 2–4/1952; Jahrgang 1955 komplett; Jahrgang 1956 außer Hefte 4, 7, 11; Hefte 1–3, 7–8/1957; Heft 12/1960. „Das Signal" Hefte 1, 2, 7.

4/10 Biete: zwei E 44 (alt), eine E 46 (alt), Gehäuse E 94 (H0) kompl. Suche: Gehäuse BR 03 (Schicht).

4/11 Biete: „Eisenbahnjahrbuch" 1963 bis 1970; Grundlagen der Modellbahntechnik Band I und II; „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1967; Hefte 4–12/1968; Jahrgang 1969 komplett; Hefte 3–12/1970. E 44 neu. Suche: Modellbahnmaterial H0 (auch Schmalspur) bes. BR 84, BR 42 oder BR 80.

4/12 Verkaufe diverse Modellbahnartikel Nenngröße H0.

4/13 Suche: „Der Modelleisenbahner" Heft 8/1966. Biete: E 11 oder E 42 in TT.

4/14 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1964 bis 1969. Einzelhefte 9/1957, 10/1959, 5–12/1963, 4, 9/1966, 4, 6–9/1967, 1–3/1968, 2, 3/1969, 1/1970.
Suche: Heft 9/1959. Gebe billig ab: Märklin-Schienenmaterial Spur 0.

4/15 Suche: „Der Modelleisenbahner" Heft 9/1958, BR 42 Gützold und BR 50 Piko, E 94 von Rehse, E 63, ferner Loks von Bergfelde und EAW Treptow.
Biete: Trix-Schienen, Weichen, Kreuzungen usw. D-Zug-Wagen, Güterwagen und Dampflok Trix-Automatik (BR 03) vor 1945.

4/16 Biete: Kleine Bahn – ganz groß, Kleine Bahn – kurz und bündig, Modellbahn-Handbuch und Anlagenbuch I. Suche: Straßenbahnmodelle für Baugröße H0 1 : 87 und Herr Schmalspurlok sowie Wagendrehgestelle H0.

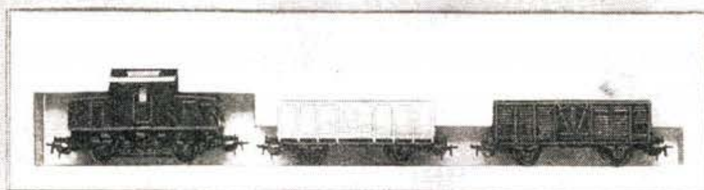
4/17 Biete: diverses Lok- und Wagenmaterial in H0. „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 14 bis 19. „Das Signal" Hefte 20–30. E 44, Personen- und Güterwagen, diverses Schienenmaterial Spur 0 von Zeuke. Zwei Rollböcke von Herr.
Suche für Spur I (Märklin): Uhrwerklok und Wagen.

Mitteilungen des Generalsekretariates:

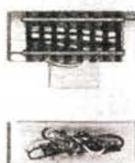
Vom Bezirksvorstand Magdeburg können Aufnähembleme „DMV" für Kittel bezogen werden. Der Preis beträgt je Stück 0,60 M. Die Lieferung erfolgt per Nachnahme. Die Anschrift des BV Magdeburg lautet ab 1. April 1971: 301 Magdeburg, Karl-Marx-Str. 253.
Für die Mitglieder unseres Verbandes besteht wieder die Möglichkeit, den Modelleisenbahnkalender für das Jahr 1972 zum Vorzugspreis von 3,10 M zu beziehen. Die Bestellungen bitten wir bis spätestens 15. Juli 1971 geschlossen an die Bezirksvorstände zu geben.

Helmut Reinert, Generalsekretär

PIKO
MODELLBAHN



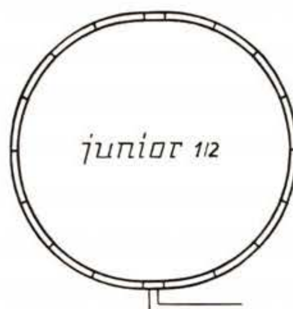






PIKO





HO
1:87 16,5mm

junior

Aller Anfang ist leicht: PIKO-Junior!

PIKO baut nicht nur Goldmedaillen-Loks. PIKO weiß auch, was der kleine Anfänger braucht (und die Oma schenken will): eine Anfängerbahn, unkompliziert im Aufbau, sicher in der Funktion, kinderleicht in der Bedienung. Bunt soll sie sein (ist sie!), stabil soll sie sein (ist sie!), preiswert und gut verpackt soll sie sein (ist sie!). Und die richtige Größe muß sie haben (hat sie!). Mit der „Junior"-Packung ist der erste Schritt leicht getan, denn . . .

. . . mit PIKO ist man immer auf der richtigen Spur!

PIKO
MODELLBAHN



HO
1:87 16,5mm

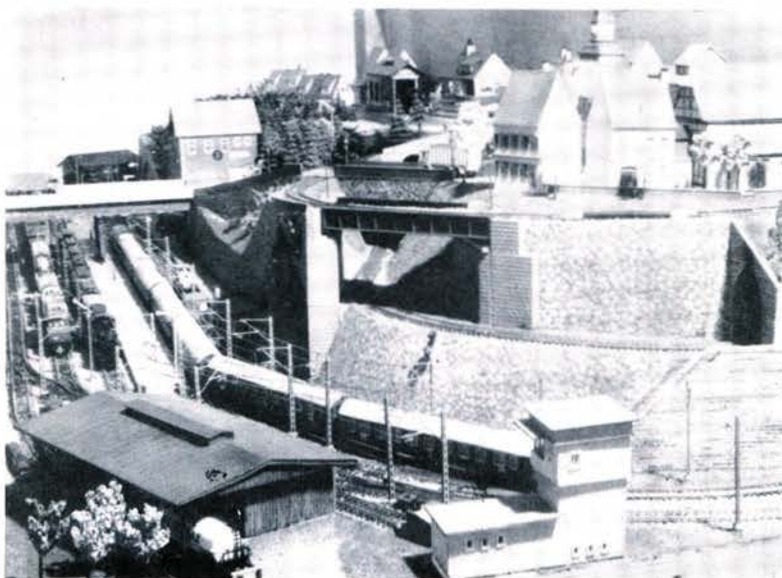
DIETER FRÖBEL, Dresden

Meine TT-Anlage

„... nachdem ich meine H0-Anlage wegen Platzmangels vor etwa zehn Jahren (mit immerhin 18 Triebfahrzeugen, davon acht selbstgebaute) auflösen mußte, ging auch ich zu TT über.

Meine erste TT-Anlage hatte die beachtlichen Ausmaße von 3,75 m × 1,75 m, doch auch sie mußte den Weg ins Jenseits antreten, da sich Familienzuwachs einstellte. So war ich zwangsweise einige Jahre reger Lok- und Wagenselbstbauer. Es entstanden in dieser Zeit: 2 BR 38^{10-40}, 1 E 04, 1 BR 89, 1 V 36, 1 zweiachsiger Nebenbahntriebwagen, 1 Doppelstockzug vierteilig und manches andere mehr. Durch das große Verständnis meiner Frau erhielt ich schließlich im Schlafzimmer Platz für meine jetzige Anlage, immerhin 2,50 m × 0,95 m. Nach vielem Grübeln entschloß ich mich, einen Endbahnhof einer 2gleisigen elektrisch betriebenen Hauptbahn nachzubilden mit abzweigender Nebenbahn ...", so weit unser Leser Dieter Fröbel.

Das übrige sagen am besten seine Fotos aus, auf denen auch einige TT-Selbstbauerzeugnisse deutlich zu erkennen sind.



1

Bild 1 Man soll es gar nicht glauben, was sich in TT alles auf relativ kleinem Raum unterbringen läßt!



2

Bild 2 Sauber wurden die Stein-Arkaden angelegt. Das sind nun einige Paradepferde aus Herrn Fröbels Sammlung!

3

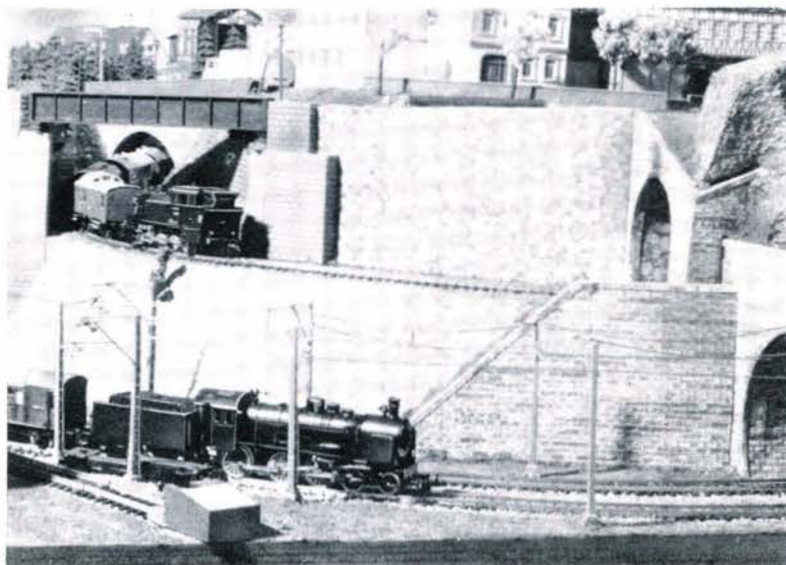


Bild 3 Auch hier werfen wir neben einem Blick auf eine gediegene Ausgestaltung mit vielen Kunstbauten noch einen zweiten auf die beiden Dampfrösser, eine BR 38^{10-40} und eine BR 89 (ex sächs)

Fotos: Dieter Fröbel, Dresden

